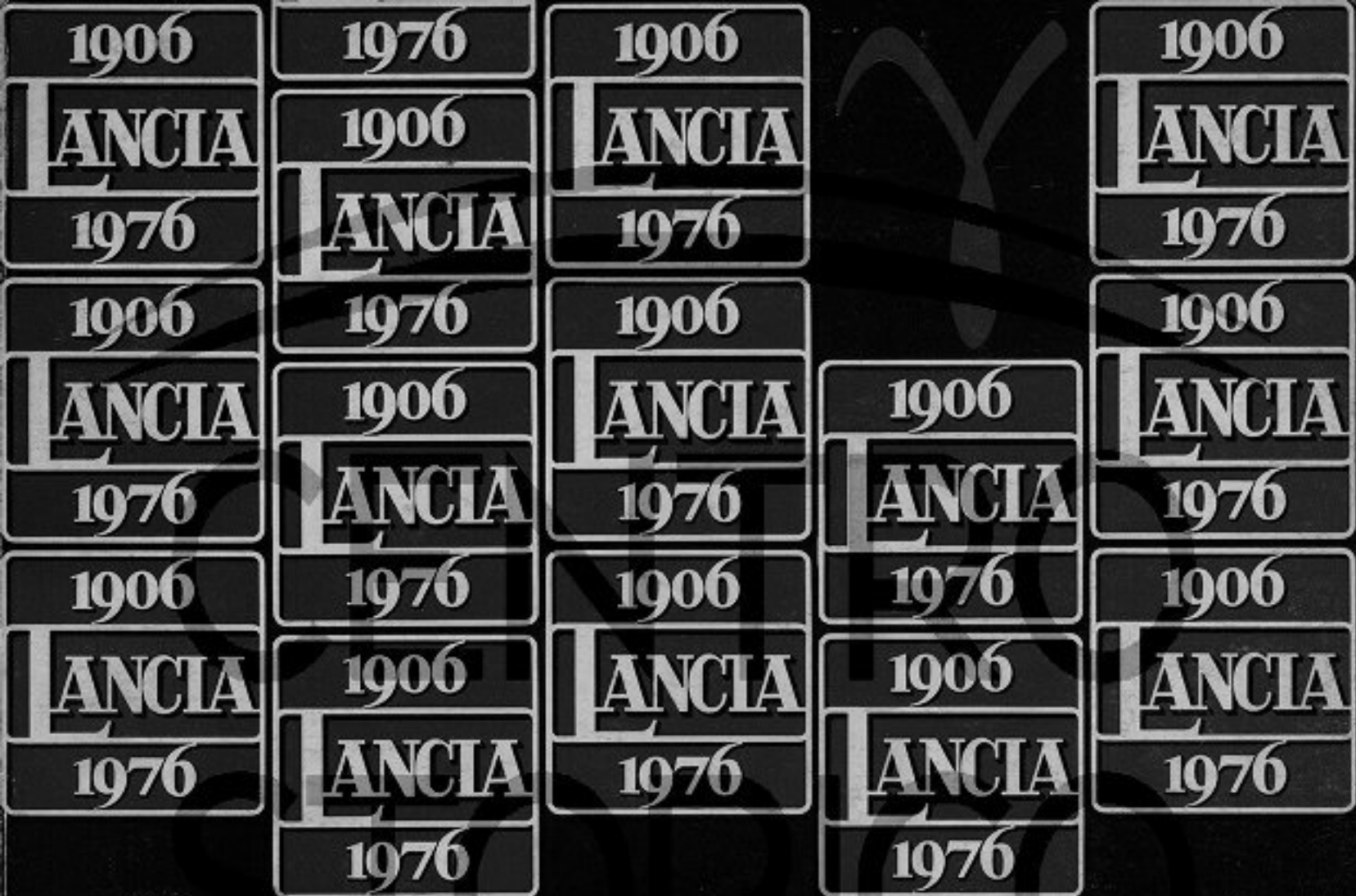
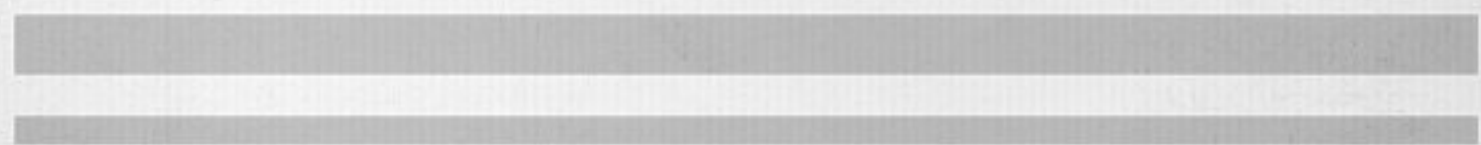






CENTRO
STORICO
FIAT





Periodico di informazione
edito e distribuito
dalla Lancia S.p.A.

numero 37, 1° semestre 1976

L'idea
della Gamma

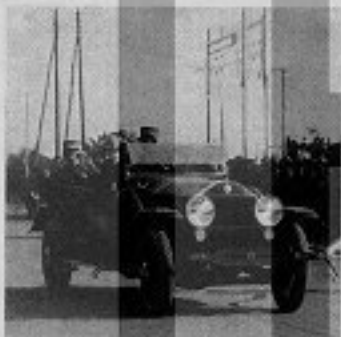


Piero de Garzarolli
Gli Emirati
Arabi Uniti

La Stratos prepara
il suo
terzo mondiale



Alberto Vigna
Giotto,
oltre i veli
della leggenda



Lancia
settant'anni

Giorgio Viglino
Sci azzurro,
bilancio di una
strana stagione



Renzo Trionfera
Scoperto il trucco
sono ridiventati
stregoni di villaggio



Gino Rancati
Storia
di un amore fedele

Proposte
Ermenegildo Zegna
per l'estate



Responsabile:
Sandro Fiorio

Realizzazione a cura
del Servizio Stampa
Lancia

Progetto grafico:
Studio Emmerre
di Bologna

Impianti e stampa
Officina Grafiche Calderini
Bologna Milano Roma
Finito di stampare il 15/7/76

Direzione e segreteria:
Rivista Lancia
Torino
Via Vincenzo Lancia, 27
telefono 33311

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

Distribuzione in omaggio
Spedizione in
abbonamento postale
a tariffa intera

I disegni sono di:
Serge Bellu (Dilambda); Michael Turner (82).

Le fotografie sono di:
Emilio Chiesa, Torino (12); Centro
Storico Fiat, Torino (30); Archivio
Lancia, Torino (copertina, 2, 3, 4, 5,
27, 29, 31, 33, 35, 37, 38); Giorgio
Lari (60, 61); Nova Lux, Firenze (16,
24); Istituto Scala-Ancella, Firenze (19,
20, 21, 23); Jean Sejnost, Nizza (68,
69); Renzo Trionfera (50, 51, 52, 53,
54, 55, 56, 57); Giorgio Viglino, Torino
(43, 44, 45, 46, 47, 48, 49). I disegni
sono di: Serge Bellu (Dilambda);
Michael Turner (82).

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

Pubbliche Relazioni - N. 88795856



CENTRO
STORICO
FIAT



Ing. Giovanni Sguazzini
Administrateur Délégué de Lancia:
discours prononcé à Genève en occasion
de la présentation des modèles Gamma
à la Presse internationale

Le 1976 est particulièrement important pour Lancia. En effet, notre firme célèbre cette année son 70^{ème} anniversaire et présente la Gamma destinée à devenir le porte-drapeau de notre Groupe. Pour un constructeur d'automobiles, 70 ans d'existence c'est un événement et pour célébrer un tel anniversaire nous avons pensé que la meilleure façon était de présenter un modèle de grand prestige qui ferait honneur à toute la famille Lancia.

Ce modèle, c'est la Gamma. Construite en version berline et coupé. Son style est né de la collaboration avec Pininfarina, lié à notre firme par presque 50 ans de rapports étroits et amicaux.

Avec la Gamma, Lancia revient dans la catégorie des voitures de prestige et de cylindrée de plus de 2 litres.

L'objectif que nous nous sommes fixés lors de la conception du projet Gamma était la réalisation d'une voiture de dimensions compactes, mais vaste à l'intérieur et avec un coffre à bagages spacieux, une voiture capable d'offrir des performances Lancia avec un maximum de confort et de luxe.

Par ailleurs, il était nécessaire de concilier une sécurité active et passive avec de nombreux équipements de série.

Lors de la mise en route du projet la crise automobile n'était pas encore prévisible.

Lorsqu'elle éclata nous avons perseveré dans l'étude faisant confiance à l'avenir et certains que la Gamma aurait fait son apparition sur le marché automobile au moment opportun.

Les solutions techniques choisies pour notre voiture sont restées fidèles aux concepts traditionnels de Lancia en matière de construction:

— La traction avant a été adoptée, solution dans laquelle nous avons atteint, grâce à la compétition, la plus grande expérience.

— Le moteur boxer est un quatre cylindres de faible encombrement pour occuper le minimum de place. Les alliages spéciaux utilisés pour sa construction nous ont permis de ne pas dépasser les 135 kg et ce résultat à une certaine valeur.

— La boîte est évidemment à 5 vitesses. (Nous proposerons par la suite une boîte automatique à 4 rapports fabriquée en collaboration avec une usine anglaise).

— La suspension est à 4 roues indépendantes.

— Les freins à disque sont d'une grande efficacité avec le système super-duplex (brevet Lancia) et là, laissez-moi vous rappeler que Lancia en 1960 a été le premier constructeur à monter, en série, 4 freins à disque sur un de ses modèles: la Flavia.

Le silence est le résultat de recherches très poussées en soufflerie. Nous avons recherché un Cx extrêmement bas pour limiter la consommation, mais aussi le bruit.

La Gamma offre en série une direction assistée, une lunette arrière dégivrante, des glaces électriques à l'avant et des ceintures de sécurité.

Les qualités et les finitions de la Gamma sont dignes d'une voiture de très grande classe, destinée à devenir, je le répète, le portedrapeau du groupe.

Avec elle, l'éventail de notre production s'étend donc de la plus petite des berlines Beta avec ses 1300 cm³ aux 2500 cm³ de notre nouvelle Gamma.

Ce créneau des 1300 à 2500 cm³ est un secteur où nous le savons la concurrence est importante, mais c'est celui dans lequel nous sommes particulièrement bien armés et qui nous a toujours permis d'obtenir des résultats enviables.

La Gamma, modèle de conception 100% Lancia, est naturellement destinée à tous les marchés y compris celui des USA où nos Beta reçoivent déjà le meilleur accueil.

La mise au point de la Gamma a été particulièrement soignée et elle a subi des essais nombreux et sévères qui ont porté sur les détails les plus infimes. Jamais Lancia n'a conçu un modèle avec autant d'attention méticuleuse et laissez-moi vous le dire, avec autant d'amour.

M. Sergio Pininfarina
Président de la Pininfarina
discours prononcé à Genève en occasion
de la présentation des modèles Gamma
à la Presse internationale

Le Salon de Genève a toujours revêtu une importance toute spéciale pour la Pininfarina, qui a commencé à exporter ses voitures précisément en ce lieu, dans ce pays libre et ami, et cela a souvent coïncidé avec des événements particulièrement significatifs pour la vie de notre entreprise. Je me permets de citer parmi les plus récents:

— il y a quatre ans, notre coupé Fiat 130 remporta le prix Style Auto 1971;

— l'année dernière, nous avons présenté trois nouveautés absolues: la Rolls Royce «Camargue», la 604 Peugeot et la Lancia Beta «Monte-Carlo», la première carrosserie entièrement projetée et construite — y compris le plancher — par Pininfarina. Cette année de nouveau, le prix Style Auto a été décerné à Pininfarina pour la voiture Lancia Beta «Monte-Carlo» comme «meilleure carrosserie de série» entrée en production au cours de l'année dernière.

Enfin — et c'est intentionnellement que j'ai réservé pour la fin le sujet le plus important — ce soir Lancia nous a invités à célébrer avec elle le baptême des deux nouvelles Gamma: berline et coupé. Le thème, que Lancia nous a confié pour la berline Gamma, a été celui de réaliser, en respectant ses meilleures traditions, une voiture aux caractéristiques qui répondent le mieux aux exigences de l'automobile d'aujourd'hui et de demain.

Il peut être intéressant d'analyser la disposition mécanique de la Gamma sous le point de vue exclusif du responsable du projet de la carrosserie. Le moteur à 4 cylindres boxer de par ses dimensions très compactes en hauteur et en longueur, la traction avant et, par conséquent, la répartition des poids et des groupes mécaniques, l'absence de l'arbre de transmission et du différentiel arrière, de même que l'emplacement du réservoir de carburant entre les roues arrière — idéal en fait de sécurité passive — constituent une implantation mécanique extrêmement favorable pour la réalisation du thème qui nous a été proposé.

Le choix le plus important a été celui de la forme à deux volumes. En effet, après plus de deux ans d'études et d'expériences intenses dans notre Soufflerie, nous avons pu constater que le coefficient aérodynamique de la famille des berlines à deux volumes est inférieur en moyenne de 10% environ à celui des voitures appartenant à la famille des berlines à trois volumes; les performances obtenues, à savoir vitesse de 195 km/h avec 140 ch DIN de puissance seulement, témoignent de l'excellence du coefficient de résistance aérodynamique obtenu.

De plus, la forme à deux volumes contribue à faire reculer le centre de poussée au vent latéral, ce qui constitue un couple de redressement qui rend la voiture moins sensible à l'action du vent latéral et par conséquent la conduite très reposante et sûre. C'est en partant de ces bases techniques qu'est née la conception de la carrosserie de la Gamma, qui continue d'ailleurs la disposition à deux volumes de la Lancia Beta et, dans un passé lointain, des célèbres Aprilia et Ardea.

Avec la Gamma coupé, Lancia, fidèle à la tradition des coupés Lancia-Pininfarina de grand succès tels que la B. 20, la Flaminia et la Flavia coupé, a voulu élargir les possibilités de choix du public en lui offrant un modèle diversifié.

Nous avons essayé d'obtenir les qualités essentielles, que le public exige des versions coupé:

— dimensions plus réduites et par conséquent plus grande maniabilité;

— ligne très personnelle, tout en permettant une utilisation confortable pour quatre passagers.

Cette carrosserie a été étudiée elle-même dans notre Soufflerie. La seule condition ferme, que nous a imposée Lancia et que nous avons pleinement respectée, a été celle de réaliser une résistance à l'avancement moindre ou égale à celle de la berline, de façon à obtenir, à égalité de puissance, des performances égales ou supérieures. Tout en leur conférant une ligne moderne, nous

avons conservé et sur la berline et sur le coupé l'image Lancia: l'écusson traditionnel de la firme donne aux voitures une physionomie bien à elle, qui veut être un rappel formel des traditions de Lancia. J'ai pensé qu'il valait la peine de vous exposer les convictions techniques, qui ont mené aux choix très pondérés, d'où sont nés et la berline et le coupé; mais avant de conclure, je désire affirmer que la Pininfarina s'est consacrée à cette étude avec le maximum d'engagement technique et stylistique.

Nous étions conscients qu'avec la Gamma, Lancia entendait revenir au secteur des voitures de classe supérieure, où la concurrence étrangère a trouvé jusqu'ici un large espace. De plus, nous n'avons jamais oublié qu'il y a 48 ans ce fut précisément Vincenzo Lancia qui encouragea moralement et matériellement mon père, dont le dixième anniversaire de la mort tombe dans quelques jours, à fonder la Pininfarina.

De la part de Lancia, nous avons trouvé une collaboration ouverte et enthousiaste à tous les niveaux, qui atteint son point culminant ce soir: je crois en effet que c'est la première fois dans l'histoire de l'automobile qu'un carrossier a l'honneur d'une présentation ensemble à une grande firme automobile et nous en sommes particulièrement fiers.

LANCIA GAMMA

Caractéristiques techniques

MOTEUR

Type et emplacement. Type 830 A.000. Quatre cylindres opposés disposés à plat. Placé en porte-à-faux sur les roues AV.

Basement moteur en alliage léger avec chemises en fonte. Vilebrequin en acier allié supporté par trois paliers. Culasses en alliage léger.

Alésage et course 102 x 76 mm. Cylindrée 2484 cm³. Rapport volumétrique 9/1. Puissance maxi (DIN) 140 ch (103 kW) à 5400 tr/mn. Couple maxi (DIN) 21,2 mkg (208 Nm) à 3000 tr/mn. Régime maxi 6000 tr/mn.

Distribution. Deux arbres à cames en tête (un par rangée de cylindres) commandés par courroie crantée. Deux soupapes par cylindre commandées par culbuteurs. Levée des soupapes d'admission et d'échappement: 10,9 mm.

Alimentation. Par pompe à essence électrique. Carburateur double corps Weber 38 ADL/100, avec starter automatique.

Gréissage. Sous pression par pompe à rotors. Filtre à remplacement rapide sur le moteur, du type à débit total.

Allumage. Electronique à déclencheur magnétique et décharge inductive. Bougies Bosch W 200 T 30 ou Champion N 7 Y.

Refroidissement. Par circulation d'un liquide antigel; radiateur, pompe à eau, nourrice et thermostat. Ventilateur électrique commandé par thermocontact.

TRANSMISSION

Traction sur les roues AV par joints homocinétiques aussi bien du côté des roues que du côté du différentiel; arbres de roues de même longueur.

Embrayage. Monodisque à sec, mécanisme à diaphragme et moyeu amortisseur de couple. Commande mécanique par pédale disposant d'un ressort compensateur à double effet. Diamètre du disque: 228 mm.

Boîte de vitesses. Du type en cascade, à 5 vitesses synchronisées et marche arrière.

Rapport de démultiplication. En 1^{ère}: 3,462; en 2^{ème}: 2,105; en 3^{ème}: 1,458; en 4^{ème}: 1,129; en 5^{ème}: 0,921; en M. AR: 3,214.

Différentiel. Avec couple conique hypoidé; rapport: 3,7.

CAPACITES

Réservoir à essence: 63 litres. Huile moteur 8,1 litres; huile de B.V. et de différentiel 3,3 litres; circuit de refroidissement 9 litres. Réservoir de liquide de lave-glace 2 litres.

TRAINS AV ET AR

Suspension avant. A roues indépendantes. Bras triangulés inférieurs en tôle caissonnée et jambes élastiques incorporant les amortisseurs et supportant les éléments de suspension. Barre stabilisatrice.

Suspension arrière. A roues indépendantes. Jambes transversales inférieures et jambes élastiques incorporant les amortisseurs et supportant les éléments de suspension. Barre stabilisatrice faisant aussi office de barre de poussée longitudinale.

Roues. Jantes en alliage Teger 6Jx14". Pneus: 185/70/HR 14".

Freins. Freins de service à disque sur les quatre roues. Système Superduplex avec deux circuits indépendants (un avant et l'autre mixte). Etriers du type à armature flottante; ceux avant disposent de deux cylindres récepteurs coaxiaux agissant en série; ceux arrière d'un seul cylindre récepteur. Disques avant ventilés. Frein de stationnement à disque sur les roues arrière. Frein de secours ressortant du dédoublement du frein de service. Un indicateur, avec témoin sur le tableau de bord, signale une chute de pression dans les deux circuits. Le même témoin signale aussi l'usure maxi des plaquettes de freins avant ou le niveau insuffisant du fluide de freins.

Direction. Assistée à crémaillère. Colonne à absorption d'énergie en trois tronçons avec cardans. Volant gainé de simili cuir souple, diamètre 380 mm. Possibilité de régler la hauteur du volant avec une course maxi de 60 mm.

Équipement électrique. A 12 V avec négatif à la masse. Batterie 12 V 80 Ah. Alternateur 12 V 770 W stables avec régulateur électronique de tension incorporé. Deux projecteurs rectangulaires à double miroir avec lampe à iode. Réglage dynamique du faisceau code en fonction de la charge. Lève-glaces électriques sur les portières avant.

INSTRUMENTS ET COMMANDES

Sur la planche de bord. Jauge à essence. Thermomètre de liquide de refroidissement. Compteur de vitesse avec totalisateurs total et journalier. Compteur électronique. Jauge à huile moteur. Manomètre d'huile moteur. Témoin de la réserve d'essence (avec interrupteur de contrôle). Témoin de surtempérature du moteur (avec interrupteur de contrôle). Témoin de frein à main serré. Témoin des feux route. Témoin de niveau insuffisant du fluide de freins ou d'usure maxi des plaquettes de freins avant ou de chute de pression dans les circuits hydrauliques (avec interrupteur de contrôle). Répétiteur de clignoteur gauche. Répétiteur de clignoteur droit. Témoin des feux de position. Témoin de charge. Témoin de basse pression d'huile moteur. Rhéostat d'éclairage des instruments de bord (en pressant le bouton du rhéostat on a le contrôle du fonctionnement des témoins de surtempérature du moteur et de défaillance des freins). Mise à zéro du totalisateur journalier. Bouton de commande de la jauge à huile moteur. Commandes de l'aération et du chauffage de l'habitacle par boîtes à dépression. Six interrupteurs à clavier pour: lunette arrière dégivrant; allumage du plafonnier avant par portes fermées; haute/basse allure de l'essuie-glace; 3 disponibles.

Sous la planche de bord. Prise de courant. Manette de réglage de la hauteur du volant de direction. Accélérateur à main. Manette d'ouverture du capot moteur.

Sur la console centrale. Cendrier et allume-cigrette. Montre électronique à quartz.

Sur la colonne de direction. Commandes des clignoteurs. Commode d'éclairage. Commandes d'essuie et de lave-glace. Contacteur à clé avec antivol. Derrière le levier des vitesses: interrupteurs de lève-glaces électriques avant; interrupteur de réglage du rétroviseur extérieur.

CARROSSERIE

Coque autoporteuse à structure différenciée avec berceau amovible supportant les ensembles mécaniques avant. Carrosserie type limousine. Portes, capot et couvercle de malle ouvrant dans le bon sens. Pare-chocs en acier inoxydable avec bande caoutchouc centrale. Rétroviseur extérieur réglable électriquement depuis l'habitacle.

Sièges avant réglables longitudinalement; le coussin du conducteur est aussi réglable en hauteur et inclinable; les dossiers sont complètement rabattables avec réglage «toutes positions» et sont équipés d'appuis-tête réglables.

Banquette arrière à trois places avec accoudoir central et appuis-tête réglables pour les places latérales. Roue de secours logée sous le plan de chargement des bagages.

DIMENSIONS

Empattement, 2670 mm. Longueur hors tout, 4580 mm. Largeur hors tout, 1730 mm. Voie AV, 1450 mm. Voie AR, 1440 mm. Hauteur (à vide), 1410 mm. Volume de la malle, 0,500 m³.

POIDS

En ordre de marche, 1330 kg. Charge utile (5 personnes + 100 kg), 450 kg. Total autorisé en charge, 1780 kg. Tractable, 1115 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi aux différents rapports (* à 6000tr/mn) en 1^{ère} km/h 53; en 2^{ème} km/h 88; en 3^{ème} km/h 127; en 4^{ème} km/h 163; en 5^{ème} km/h 195; en 6^{ème} km/h 57.

LANCIA: 70 ANS

On célèbre cette année le 70^{ème} anniversaire de la création de Lancia. En effet, l'acte notarié qui sanctionnait l'initiative de Vincenzo Lancia et de son associé, Claudio Fogolin, est daté du 29 novembre 1906.

70 ans de vie, de travail, de succès et difficultés, d'événements heureux et moins heureux, d'expansion et progrès pendant lesquels se sont confondues l'histoire de Lancia et celle de l'automobile en donnant au dessin du fondateur un sens qui dépasse les limites de l'entreprise pour assumer une valeur plus universelle de conquête humaine.

Née dans une période historique, riche de ferment qui nourrissent l'espoir, l'intuition, de ce que serait la voiture à moteur pour l'évolution civile de notre siècle, l'usine Lancia se devait d'y contribuer à travers une activité ininterrompue de conception technique et de production qui, dès les premières années, identifia son nom — même en dehors de nos frontières — à l'originalité créative, au courage innovateur.

Au cours de ces 70 ans, si riches en vicissitudes, en progrès scientifiques et en idées, mais aussi chargés d'effrayants contrastes politiques, sociaux et militaires, les hommes qui ont succédé à Vincenzo Lancia dans la direction de la Société ont su garder le même idéal, même lorsque — dans des périodes plus récentes, l'automobile étant devenue un phénomène de masse — la conception presque religieuse de la belle mécanique d'avantgarde s'est trouvée remplacée par des exigences industrielles et commerciales basées sur les grands nombres.

L'histoire Lancia et des priorités que ses modèles ont souvent exprimées trouvent aujourd'hui leur synthèse la plus convaincante dans le musée Vincenzo Lancia:

— De l'Alfa (la première Lancia sortie en Septembre 1907, dix mois seulement après la création de la Société) à la Theta 1913 (première voiture avec système électrique incorporé);

— De la Lambda, légendaire, née en 1922 (coque auto-porteuse, moteur à cylindres en V étroit, suspension avant à roues indépendantes) aux luxueuses Dilambda et Astura (8 cylindres);

— De la fameuse Aprilia (4 roues indépendantes, freins arrière centraux, carrosserie à deux volumes de forme aérodynamique), présentée en 1937, année du décès de Vincenzo Lancia, à l'Aurelia du deuxième après-guerre, jusqu'aux voitures des années 1960 qui ont continué à respecter les traditions d'avant-garde du constructeur: la Flavia avec son moteur «boxer» et sa traction avant, la Fulvia et son glorieux coupé aux mille victoires.

Tout ceci, lointain et récent, appartient au passé, mais l'histoire continue et, au moment où l'on célèbre son 70^{ème} anniversaire, Lancia présente son nouveau modèle «Gamma» qui, grâce à sa conception mécanique et esthétique, se rattache aux qualités de modernisme et à l'esprit d'innovation qui sont la règle de la Maison.

Dans les versions berline et coupé style Pininfarina, la Gamma voit le jour dans un moment encore difficile pour l'économie et l'automobile, mais elle est présentée avec pleine confiance de la part de Lancia qui voit dans ce modèle, près des Beta renouvelées, un solide support pour son expansion productive, commerciale et d'exportation, expansion favorisée par les considérables investissements de ces dernières cinq années.

Simple et heureuse coïncidence, la sortie du modèle Gamma à l'occasion de cet anniversaire, est aussi un augure de succès, de continuité, de confiance. On ajoute donc, sans rhétorique, à ce livre commencé dans le lointain 1906 une nouvelle page qui résume l'engagement des hommes Lancia vers un autre pas sur la route du progrès de l'automobile, de la consolidation de la vieille, mais toujours jeune Maison torinoise.

A la fin du mois de mai les chaînes de montage de la Fulvia coupé de l'usine de Chivasso cessent la production de ce modèle.

Présenté au printemps 1965 comme version grand tourisme de la berline Fulvia, cette voiture a allié à son succès commercial un nombre peut-être unique de victoires dans les Rallyes et dans les courses de vitesse: ce sont bien 2600 les premières places, absolues et de classe, remportées par les pilotes officiels Lancia et par les particuliers sur les Fulvia coupés, en Italie et à l'étranger, et nombre d'entre elles de grand retentissement, comme le succès au Rallye de Monte-Carlo en 1972, au Tour de Corse, au Marathon de la Route, aux Rallyes de Grande-Bretagne, du Maroc, du Portugal, de Sanremo.

Entre autres la Fulvia coupé s'est adjugée le Championnat du Monde des Rallyes en 1972, le Championnat d'Europe en 1969 et en 1973, le Championnat d'Europe de tourisme de vitesse en 1966 et six fois le Championnat national des Rallyes.

Le premier coupé Fulvia de 1965 avait une cylindrée de 1218 cm³; l'année successive voyait paraître la première version HF, au caractère nettement sportif, avec laquelle le Service Compétition Lancia et les particuliers, toujours plus nombreux, faisaient leurs débuts dans les courses.

En 1967 la cylindrée avait été amenée à 1298 cm³ et, depuis lors, elle ne subit aucune augmentation sur les versions standard tandis que sur les coupés HF, qui bénéficiaient aussi d'une boîte à cinq vitesses, elle atteignait 1584 cm³. Sur ces moteurs plus «gonflés» la puissance était de 160 ch et la vitesse de pointe de 200 km/h. En 1969 la boîte à cinq vitesses était montée en série sur toute la production. L'avant de la voiture fut encore redessiné puis, en 1973, on présenta la «Série 3», aussi dans la version Monte-Carlo. Depuis les 80 ch de la première Fulvia on était passé aux plus de 100 de la dernière version.

La validité de l'implantation mécanique de la Lancia Fulvia (moteur à quatre cylindres en V étroit à deux arbres à cames en tête, traction avant) a été pleinement confirmée tant par les victoires sportives que par le succès commercial: le coupé, à lui seul, a été fabriqué et vendu en 161.832 exemplaires et la berline (dont la construction a cessé en automne 1972 et a été remplacée par la Beta) en 192.050 exemplaires. Au total 353.882 Fulvia, le plus grand nombre d'exemplaires construits jusqu'à un modèle Lancia.

Mais le glorieux coupé Fulvia, qui sort de la scène automobile après 11 années de loyaux services à cause de l'évolution technique naturelle qui est intervenue entretemps, ne va pas laisser un trou dans la production Lancia car il aura un successeur: déjà depuis un certain temps nos techniciens essaient une version 1300 cm³ du coupé Beta dont la présentation sur le marché devrait avoir lieu l'automne prochain.

Lancia continuera donc à être présent dans ce segment de cylindrées avec une voiture grand tourisme.

Ing. Giovanni Sguazzini Managing Director of Lancia: speech delivered in Geneva for introducing the Gamma models to the international Press

1976 has a special significance for us at Lancia. Our company celebrates its 70th Anniversary this year and we will be launching, the Gamma, destined to become the flagship of the group.

For an automobile manufacturer 70 years is an age to be proud of and we felt the best way could celebrate this anniversary was by introducing the most prestigious car we have ever built, the Gamma. The Gamma will be produced in saloon and coupé versions. Pininfarina, with whom we have enjoyed close and successful links for almost 50 years, collaborated with us on the styling of both models, and with the Gamma, Lancia are again returning to that quality, prestige car market where engine capacity exceeds two litres.

In designing the Gamma, the targets we set ourselves were to make the car's external dimensions as compact as possible but to provide big luggage capacity. The car would also have to have Lancia's typically high standard of performance together with maximum standards of comfort and refinement. Equally high in priority were active and passive safety measures aimed to have met convincingly.

We were also anxious to ensure that the car's standard features and equipment would meet the highest expectations.

Having established our objectives we then began developing the project. At that time, crisis was far from anyone's mind. When the crisis came, development continued as we really do have faith in the future of the motor car. Our plan was to be sure that the Gamma would be ready to make its debut at the first most opportune moment; and that's how it has worked out.

The technical concept we chose emphasises our basic engineering strengths. We adopted front wheel drive, a system in which we have considerable expertise on both production and competition cars alike and because our experience of the concept is longer than that of many others. We specified a flat-four engine because it is so much more compact, and made it in special alloy, so as to be able to keep its weight to under 135 kg; an important factor in itself. The car has a five speed manual gearbox, but later on we shall be introducing a four speed automatic transmission which is being built in collaboration with a British company. The car is equipped with independent suspension all round and servo-assisted disc brakes on all wheels with the very efficient super duplex dual-circuit system patented by Lancia. And, on the subject of disc brakes, may I remind you that in 1960 Lancia were the first volume manufacturer to install four disc brakes on a production model, the Flavia.

The interior is, of course, very spacious, comfortable and extremely well-protected. It is a quiet car to drive, thanks to extensive wind tunnel research spent getting a significantly low drag coefficient. So, in saving power and therefore fuel consumption, we have also been able to cut wind noise to a minimum.

As standard specification we are providing the Gamma with power steering, heated rear window, electric window lifts on the front doors and safety belts.

So the Gamma is a car of real quality and destined to become, as I said before, our group's flagship. Now that we have included the Gamma, our range starts with the smallest Beta sedan of 1300 stretching up to the 2500 cc of the new car. Between 1300 cc and 2500 cc competition is fierce but it is a range where we have always been strong and enjoyed good results.

The Gamma is an exclusively Lancia project throughout, and aimed at all markets including the United States where the Beta has already been very well received.

The development of the Gamma has been very carefully supervised and subject throughout to regular and stringent testing. In putting the complete

car together we have been fastidious in our attention to the smallest details.

Lancia has probably never fostered the birth of a new model with so much attention - may I say love.

Ing. Sergio Pininfarina Chairman of Pininfarina: speech delivered in Geneva for introducing the Gamma models to the international Press

The Geneva Show has always been of special importance to Pininfarina whose first exports were directed to this free and friendly country. The Show has often coincided with particularly significant events in our company's life. Here are some of the most recent:

— four years ago our Fiat 130 coupé won the Style Auto award for 1971;

— last year we presented three absolute novelties: the Rolls Royce «Camargue», the 604 Peugeot and the Lancia Beta «Monte-Carlo», the first body entirely designed and constructed - floor included - by Pininfarina.

This year Pininfarina has once again received the Style Auto award for the Lancia Beta «Monte-Carlo» as «the best standard body to come into production during the last year».

Finally, and I have left the most important till last, this evening Lancia has invited us to attend the baptism ceremony for the two new cars, the Gamma saloon and coupé.

Our assignment for the Gamma saloon was to design a car to respond to the demands of motorists of today and tomorrow, while respecting the Lancia company's best traditions.

You might be interested in an analysis of the mechanical layout of the Gamma from the exclusive point of view of the body designer. The all-round compact boxer 4-cylinder engine, the front-wheel drive and the consequent distribution of weights and mechanical parts, the front-wheel drive and the consequent distribution of weights and mechanical parts, the absence of a drive shaft and rear differential and the location of the fuel tank between the rear wheels — an ideal feature for passive safety — represent an extremely favourable mechanical layout on which to construct the design theme assigned to us.

The most important choice was that of the two-box shape. After more than two years study and intensive experiments in our Wind Tunnel, we have found that the aerodynamic coefficient of the two-box saloon family is about 10% lower on average than that of the three-boxes saloon family. The performance achieved, 185 k.p.h. with only 140 h.p. Din, bears witness to our aerodynamic resistance coefficient.

In addition, the two-box shape helps to pull back the side wind centre of thrust, thus constituting a self-rectifying couple which makes the car less susceptible to the action of a side wind. The car is therefore restful and safe to drive.

These technical foundations underlie the Gamma body design which can also be considered a continuation of the two-box Lancia Beta and, in the distant past, of the famous Aprilia and Ardea.

With the Gamma coupé Lancia has kept alive the highly successful Lancia-Pininfarina coupé tradition which has been responsible for the B. 20, Flaminia and Flavia coupé, and has also broadened the range from which the public can choose by offering a diversified model.

We have endeavoured to achieve those essential qualities which the public demands of coupé versions: — more compact dimensions and therefore greater manoeuvrability;

— markedly personal line while still offering comfortable accommodation for four passengers.

This body has also been studied in our Wind Tunnel. The only binding condition imposed on us by Lancia — a condition we have abundantly fulfilled — was to obtain an air drag that was less than or equal to that of the saloon, thus achieving, equal or superior performance with equal power.

In both saloon and coupé we have maintained the modern concept of the Lancia image: the manufacturer's traditional emblem emphasized on the radiator grill, gives the cars an unmistakable appearance whose purpose is a formal recall to Lancia traditions.

I hope you agree that it was worth while talking about the technical convictions which led us to the thoroughly meditated choices from which were born the saloon and coupé, but before closing I should like to state that Pininfarina gave total technical and styling commitment to this study.

We were aware that with the Gamma, Lancia was intending to make a new mark in higher class cars where foreign competition has for long been given a free rein.

Nor have we forgotten that 48 years ago it was Vincenzo Lancia who offered moral and material encouragement to my father — the tenth anniversary of whose death occurs in a few days time — to found the Pininfarina company.

We have found whilst working with Lancia a most open and enthusiastic cooperation at all levels. We feel most honoured to have been invited to participate in this combined presentation and thereby make yet another first in the history of the automobile: the co-participation of body-builder and major manufacturer.

LANCIA GAMMA Specification

ENGINE

Type: 830 A.000. Configuration: four cylinders horizontally opposed. Transverse front overhang mounting. Light alloy cylinder block fitted with liners. Alloy steel crankshaft featuring three main bearings. Light alloy cylinder head.

Bore and Stroke 102 x 76 mm. Capacity 2484 c.c. Compression ratio 9 to 1. Max. power (DIN) 140 CV (103 kW) at 5400 r.p.m. Max. torque (DIN) 21.2 kg. M. (208 Nm) at 3000 r.p.m. Max. r.p.m. 6000.

Valve Gear. Belt-driven camshafts, one ohc per bank, rocker arm operated. Intake and exhaust valve lift: 10.9 mm.

Fuel System. Electric fuel pump, Weber 38 ADLD/100 twin choke carburettor fitted with automatic choke. Lubrication. Pressure type with rotor pump. Quick-change, full-flow type oil filter.

Ignition System. Electronic ignition featuring a magnetic pulse generator and inductive discharge. Bosch W 200 T 30 or Champion N 7 Y spark plugs. Cooling System. Forced coolant circulation with pump, overflow tank, thermostatic valve and thermoelectrically controlled fan.

TRANSMISSION

Symmetrical front wheel drive shafts fitted with constant velocity joints at either end.

Clutch. Diaphragm type with damper, dry, single disc, mechanically operated through spring assisted pedal; 228 mm dia. disc.

Gearbox. Five forward synchromesh gears and reverse, cascade type. Ratios: 1st: 3.462; 2nd: 2.105; 3rd: 1.458; 4th: 1.129; Top: 0.921; Rev.: 3.214.

Differential. Hypoid bevel gear set - ratio: 3.7.

MAINTENANCE

Fuel tank: 63 litres. Engine sump: 6.1 litres. Gearbox and diff. oil 3.3 litres. Cooling system: 9 litres. Screen washer: 2 litres.

CHASSIS

Front suspension. Independent; pressed steel lower arms and telescopic struts incorporating shock absorbers and carrying resilient elements. Stabilizer bar.

Rear suspension. Independent; transverse links and telescopic struts incorporating shock absorbers and carrying resilient elements. Stabilizer bar also acting as longitudinal reaction bar.

Wheels. 6J x 14" light alloy rims. 185/70/HR 14" tyres.

Brakes. Disc all round. Two separate systems. Superduplex type (front and mixed circuits). Swing calipers, twin piston operating the front calipers; single piston operating the rear calipers. Ventilated disc at front. A special tell-tale device gives immediate warning in case of brake failure, system

pressure drop in either circuit, front pads max. wear or brake fluid low level. Disc handbrake at rear. Steering, Rack and pinion; power assisted. Jointed energy absorbing safety steering column. Padded, plastic lined steering wheel, 380 mm dia. 60 mm max. tilt to adjust steering column rake. Electric system, 12 V negative earth. 12 V 60 Ah battery. 12 V 770 W continuous operation alternator with built-in electronic regulator. Two, quadrangular, double reflector, iodine halogen headlamps. Low beam automatic alignment according to car trim. Front doors fitted with electric window lifts.

INSTRUMENTS AND CONTROLS

Instrument panel. Fuel gauge. Coolant temperature gauge. Speedometer with trip and total distance recorders. Electronic rev counter. Engine oil level gauge. Oil pressure gauge. Fuel reserve warning light (system check provided). Engine over-heating warning light (system check provided). Handbrake warning light. Main beam warning light. Brake fluid low level or front brake pads wear limit, or systems pressure drop warning light (system check provided). Left turn indicator tell-tale. Right turn indicator tell-tale. Side lights tell-tale. Generator tell-tale. Engine oil low pressure warning light. Instrument lights intensity adjuster (with push-button to check efficiency of engine over-heating, brake failure and fuel reserve tell-tale bulbs). Trip distance recorder zero reset. Engine oil level check switch. Heating and ventilation control with vacuum actuator. Six push-button switches for: heated rear window; front interior light (to light the interior when doors closed); wiper high-low speed; three available for extra equipment. Below instrument panel. Plug-in socket. Steering wheel location setting lever. Hand accelerator control. Bonnet release control. Centre console. Ashtray with cigarette lighter. Quartz electronic clock.

Steering column mounting. Turn indicator control. Side lights and headlamps control. Windscreen washer and wiper control. Ignition switch with anti-theft device. Behind the gear shift; front doors window lift switches; wing mirror setting switch.

BODY

Controlled crushability bodywork with removable sub-frame. Four-door, six side windows. The engine bonnet, boot lid and doors are front hinged. Stainless steel, rubber strip trimmed bumpers. Power operated wing mirror for easy adjustment from car interior. Fore and aft adjustment of front seats; driver's cushion adjustable for height and rake; fully reclining, adjustable back rests featuring micrometric rake adjustment and fitted with adjustable headrests. The back seat provides comfortable accommodation for three passengers; also provided with centre arm rest and adjustable head rests on each side. Spare wheel located beneath the boot floor.

DIMENSIONS

Wheelbase, 2670 mm. Overall length, 4580 mm. Overall width, 1730 mm. Front track, 1450 mm. Rear track, 1440 mm. Overall height (unladen), 1410 mm. Boot capacity, 0.500 m³.

WEIGHTS

Kerb weight, 1330 kg. Payload (5 people + 100 kg), 450 kg. Max. weight (fully laden), 1780 kg. Max. towable weight 1115 kg.

PERFORMANCE

Max. speed in the various gears (at 6000 r.p.m.): *1st k.p.h. 53; *2nd k.p.h. 88; *3rd k.p.h. 127; *4th k.p.h. 163; Top k.p.h. 195; *Rev. k.p.h. 57.

than mere entrepreneurial significance, but became legendary for his genius.

Lancia established his company at a time when the motor car was rich with potential for its future role in the remarkable evolution of our civilisation, this century. His contribution to the development of the car was fundamental in design, technology and production and his reputation of creative originality and courage was recognised worldwide. The ideals and philosophy which Vincenzo Lancia established live on, supported and conserved by the managements of the company who followed him since his death in 1937. Philosophy and ideals which have survived the eventful years, brimming with scientific and technological advances but also marked by the conflict of social, political and military upheaval. Lancia's ideals and standards live on today, despite the recent decline of the motor car to the commonplace.

A testimony to Lancia's history and his contribution to those early years of motoring can be seen in Turin's Vincenzo Lancia Motor Museum with models like the Alfa, the first Lancia introduced in 1907, just 10 months after the company was established. The Theta of 1913, the first car ever with an integral electrical system. The legendary Lambda of 1922 with chassis integral with the body, independent front suspension and narrow angle V engine, more Lancia's firsts. The luxurious eight-cylinder Dilambda and Astura, and later the famous Aprilia, launched in 1937, the year of Vincenzo Lancia's death. The Aprilia was equipped with independent suspension on all wheels, inboard rear brakes and two-box aerodynamic styling. Later, after the Second World War came the Aurelia leading to the cars of the 60's which continued Lancia's advanced tradition to the present day - the Flavia with front wheel drive and flat-four engine, and the Fulvia, particularly the immortal Fulvia coupe, with its countless sporting successes.

This and much more is now just history. But Lancia continues to develop and in celebration of the 70th anniversary of its foundation is introducing the new Gamma, which in style and specification characteristically reaffirms the marque's continuing commitment to advanced design and innovation.

The Gamma — in sedan and coupe versions, both styled by Pininfarina — is being launched at a difficult time for motor industries generally, a time of recession and economic restraint. Yet Lancia is confident that these new cars, alongside the highly regarded models of their Beta range will provide a solid foundation for the continuing success of its production, commercial and export operations into which a vast investment programme has already been committed.

The launch of the Gamma and this important anniversary are happily coincidental, pointing confidently to future success. With it a new chapter is added to Lancia's history first started so long ago in 1906. It is a testimony to the industry of an engaged with the company. An effort which has enabled Lancia to take yet another major step forward in automotive development, a step which will lend even more strength to this ageless Turin company.

*At the end of may
the last coupe of the Fulvia series
has left the assembly line
at our plant in Chivasso, for its
production has been discontinued*

and 1973 respectively; the European Touring-Speed Championship in 1966; and six times the Italian Rally championship.

Back in 1965 the first Fulvia coupe featured a displacement of 1216 cc; the following year the HF sports version came into the market to enter various competitions driven by Lancia Racing Team drivers and private owners.

In 1967 the engine displacement was increased to 1298 cc for the standard versions and a five-speed gearbox, 1584 cc engine powered the coupe HF models. The tuned up versions achieved 160 CV and a max. speed of 200 kph. From 1969 model year all versions featured a standard fitted five-speed gearbox.

As the years went by the car front was duly restyled; in 1973 we introduced the «3rd series» also in the Montecarlo version. The original 80 CV Fulvia coupe had been increased to over 100 CV.

The successful mechanical layout of the Lancia Fulvia (4 cylinder narrow V configuration; two overhead camshaft and front wheel drive) achieved outstanding results both commercially and in competitions: 161,832 units sold for the coupe only and 192,060 saloons sold up to 1972 date in which production of this model had been discontinued and replaced by the Beta version. A total production of 353,882 units for Fulvia alone; the highest figure ever produced by Lancia referred to a single model.

However this famous coupe, which is now leaving the motorcar scene, owing to the natural technological evolution, after eleven years of noteworthy success, will be duly replaced by a well tested 1300 cc Beta coupe version that should be marketed next autumn.

This to enable Lancia compete in the market sector of the medium capacity «gran turismo» class.

LANCIA: 70 YEARS ON

1976 marks the 70th anniversary of the foundation of Lancia as a company. The joint venture of Vincenzo Lancia and his partner, Claudio Fogolin, is recorded in the company's inaugural certificate dated 26th November 1906.

70 years history of life and industry, achievement and struggle, growth and development. 70 years during which the name Lancia has been synonymous throughout with the development of the motor car. 70 years in which Lancia's activities won far more

This model, introduced in spring 1965 as a «gran turismo» version of the Fulvia saloon, gathered enormous success both commercial and in rally and speed competitions. At the wheel of this car, Lancia official drivers as well as private drivers won 2600 first overall and class victories both in Italy and abroad: most of them famous the world over such as the 1972 Montecarlo Rally; Tour de Corse; Marathone de la Route; Rally of Great Britain; Moroccan Rally; Rally of Portugal and the San Remo Rally.

The Fulvia also won the World Rally Championship, 1972; the European Rally Championship in 1969

Giovanni Sguazzini Geschäftsführer von Lancia: Rede anlässlich der Vorstellung der Gamma-Modelle vor der internationalen Presse in Genf.

Das Jahr 1976 ist für uns von Lancia von ganz besonderer Bedeutung. Unser Werk feiert nämlich dieses Jahr sein siebzigjähriges Bestehen und stellt den Gamma vor, der dazu bestimmt ist, das Spitzenmodell des Hauses zu werden.

Siebzig Jahre sind für ein Automobilwerk eine lange Zeit. So gab es für die Feier unseres siebzigsten Jahrestages keine bessere Gelegenheit als die Vorstellung des repräsentativsten Wagens, eben des Gamma.

Das neue Modell wird in zwei Versionen gebaut: als Limousine und als Coupé. Stilistisch entstand es aus der Zusammenarbeit mit der Firma Pininfarina, die mit uns seit fast fünfzig Jahren durch enge freundschaftliche Beziehungen verbunden ist. Mit dem Gamma kehrt Lancia in die Oberklasse zurück, also in die Klasse der Wagen mit einem Hubvolumen oberhalb von zwei Liter.

Unser Ziel bei der Konstruktion dieses Wagens war, ein Auto in verkehrsgerechten Dimensionen zu schaffen. Es sollte innen sehr geräumig sein und einen grossen Gepäckraum haben. Der neue Typ wurde besonders darauf ausgelegt, die für Lancia typische hohe Fahrleistung mit grösstmöglicher Fahrkomfort und seriöser Ausstattung miteinander zu verbinden.

Eine weitere Zielsetzung betraf das zu erreichende hohe Mass an aktiver und passiver Sicherheit.

Konstruktion und Entwicklung begannen, als man von der bekannten Automobilkrise noch nicht sprach. Wir liessen uns auch dann nicht beirren, als die Auswirkungen der Krise voll zu spüren waren. Vielmehr waren wir überzeugt, dass der Gamma seinen Markt finden und Erfolg haben wird.

Die für das neue Lancia-Modell gewählten technischen Lösungen entsprechen voll und ganz unseren konstruktiven Grundsätzen.

Wir entschieden uns für den Vorderradantrieb, mit dem wir über umfassende Erfahrungen im Alltag- und Rennsportbetrieb verfügen. Lancia führte vor vielen anderen Firmen diese Lösung für den Antrieb ein.

Der Vierzylinder-Boxermotor hat kleine Abmessungen, um seinen Raumbedarf möglichst klein zu halten. Die Speziallegierungen, aus denen er hergestellt ist, ermöglichen ein Gewicht von 135 kg nicht zu übersteigen. Das Getriebe hat 5 Gänge. Später werden wir ein automatisches Vierstufengetriebe anbieten, das in Zusammenarbeit mit einer englischen Firma gebaut wird.

Das Fahrwerk hat Einzelaufhängung an Vorder- und Hinterachse, die Bremsen sind Hochleistungs-scheibenbremsen nach dem Superduplex-Verfahren, Patent Lancia. Bezüglich der Scheibenbremsen lassen Sie mich hier daran erinnern, dass Lancia im Jahre 1960 mit dem Flavia die erste Autofirma war, die ein in grosser Serie gebautes Auto mit vier Scheibenbremsen ausstattete. Der Fahrgastraum ist sehr geräumig, äusserst komfortabel und optimal geschützt. Die Geräuschlosigkeit ist das Ergebnis der Untersuchungen im Windkanal. Wir wollten einen möglichst niedrigen Luftwiderstandsbeiwert (Cw) erreichen, um die Motorleistung voll auszunutzen und die Verbrauchswerte günstig zu halten.

Seriösmässig bietet der Gamma Hydrolenkung, heizbare Heckscheibe, elektrische Scheibenheber an den vorderen Fenstern, Kopfstützen und Sicherheitsgurt.

Die Qualitäten des Gamma entsprechen denen eines Wagens von Klasse, würdig der Rolle, Spitzenmodell unseres Hauses zu sein.

Mit dem Gamma reicht die Palette unserer Modelle jetzt von 1300 ccm (dem kleinsten Hubraum der Beta Limousine) bis zu den 2500 ccm des neuen Wagens. Diese Hubraumskala von 1300 bis 2500 ccm ist ein Sektor mit dem stärksten Wettbewerb überhaupt.

Wir stellen uns diesem Wettbewerb und glauben, dass wir die besten Chancen haben, gute Marktergebnisse zu erzielen.

Unser Gamma, ein 100%ig von Lancia konstruiertes Auto, ist für den Export in alle Länder vorgesehen,

einschliesslich der Vereinigten Staaten, wo die Beta-Modelle schon eine gute Aufnahme fanden.

Die Entwicklung des Gamma wurde mit grösster Sorgfalt durchgeführt unter Einschluss strengster und unermüdlicher Tests.

Bei Fertigstellung erfolgt nach ganz besonderen Kriterien, um auch das kleinste Detail genauester Kontrolle zu unterwerfen.

Niemals vielleicht hat Lancia das Entstehen eines Modells mit solcher Aufmerksamkeit und — lassen Sie es mich sagen — mit soviel Liebe verfolgt.

Ing. Sergio Pininfarina Präsident der Firma Pininfarina: Rede anlässlich der Vorstellung der Gamma-Modelle vor der internationalen Presse in Genf.

Die Genfer Ausstellung war für Pininfarina immer besonders wichtig, da diese Firma gerade hier, in diesem freien, mit uns befreundeten Land, mit der Ausfuhr der eigenen Wagen anfang, und ist oft mit für das Leben unseres Betriebes besonders bedeutenden Ereignissen zusammengefallen. Zum Beispiel: — vor vier Jahren gewann unser Fiat-coupé 130 den «Style Auto» Preis 1971.

— letztes Jahr stellten wir drei absolute Neuheiten vor: den Rolls-Royce «Camargue», den 604 Peugeot und den Lancia Beta «Monte-Carlo», die erste Karosserie, die — samt Flachboden — vollständig von Pininfarina entworfen und gebaut wurde. Dieses Jahr wurde der neue «Style Auto» Preis der Firma Pininfarina für den Wagen Lancia Beta «Monte-Carlo» als «beste seriösmässig gebaute Karosserie, deren Fertigung im Laufe des letzten Jahres begonnen wurde» zuerkannt.

Schliesslich — und das Wichtigste habe ich als letztes gelassen — hat uns heute Abend Lancia dazu aufgefordert, die beiden neuen Gamma — Limousine und Coupé — zusammen mit ihr aus der Taufe zu heben.

Mit der Gamma-Limousine wurden wir von Lancia vor die Aufgabe gestellt, unter Beibehaltung ihrer besten Traditionen, die Eigenschaften zu schaffen, die den Erfordernissen des Automobils von heute und von morgen am besten entsprechen.

Vielleicht kann eine ausschliesslich vom Gesichtspunkt aus des Karosseriekonstruktors geführte Untersuchung der mechanischen Auslegung des Gamma interessant sein. Der Vierzylinder-Boxermotor mit seinen in Höhe und in Länge sehr gedungenen Abmessungen, der Vorderradantrieb und daher die Verteilung der Gewichte und der mechanischen Teile, das Fehlen der Hauptwelle und des Differentialgetriebes hinten und die Anordnung des Kraftstoffbehälters zwischen den Hinterrädern — eine für die passive Sicherheit ideale Lage — stellen eine zur Bewältigung der uns erteilten Aufgabe äusserst günstige mechanische Auslegung dar.

Die wichtigste Wahl war diejenige der Zweivolumenform. Nach über zwei Jahren von Studien und gründlichen Forschungen in unserem Windkanal haben wir nämlich feststellen können, dass der Stromlinienbeiwert bei der Familie der Zweivolumenlimousinen durchschnittlich um etwa 10% niedriger als derjenige der Wagen, die zur Familie der Dreivolumenlimousinen gehören, ist. Die erzielten Leistungen: Geschwindigkeit 195 km/h bei nur 140 DIN-PS Leistung, bezeugen die Güte des erlangten Stromlinienwiderstandsbeiwertes.

Ausserdem trägt die Zweivolumenform dazu bei, den Antriebsmittelpunkt zum seitlichen Wind zurückzuverlegen, so dass ein Aufrichtungsmoment entsteht, das den Wagen gegen die Wirkung des seitlichen Windes weniger empfindlich und daher sehr angenehm und sicher zum Fahren macht.

Aus diesen technischen Grundlagen ist also die Auffassung der Gamma-Karosserie entstanden, die übrigens die Zweivolumen-Auslegung des Lancia Beta und der nunmehr zu einer fernen Vergangenheit gehörenden, berühmten Aprilia und Ardea fortsetzt. Mit dem Gamma-Coupé beabsichtigt Lancia eine Tradition von sehr erfolgreichen Lancia-Pininfarina-Coupés, wie B. 20, Flaminia und Flavia-Coupé, lebendig zu halten und durch das Angebot eines sich von den anderen unterscheidenden Modells die Wahlmöglichkeiten des Publikums auszudehnen.

Wir haben versucht, die wesentlichen Eigenschaften zu erzielen, die das Publikum bei den Coupé-Ausführungen verlangt:

— kleinere Abmessungen und daher grössere Lenkbarkeit;

— entschieden persönliche Linie unter Beibehaltung der bequemen Anwendung für vier Fahrgäste.

Auch diese Karosserie wurde in unserem Windkanal entwickelt. Die einzige bindende Bedingung, die uns Lancia stellte und die wir weitgehendst eingehalten haben, war das Erreichen eines Fahrwiderstandes, der kleiner oder gleich wie derjenige der Limousine sein sollte, um bei gleicher Motorleistung gleiche oder höhere Fahrleistungen zu erzielen. Trotz der modernen Auslegung, haben wir sowohl bei der Limousine als auch beim Coupé das Lancia-Image bewahrt: das traditionelle Schild dieser Firma verleiht den Wagen einen unverkennbaren Ausdruck, der einen förmlichen Hinweis auf die Lancia-Traditionen sein will.

Ich dachte, dass es sich lohnen dürfte, die technischen Überzeugungen zu schildern, die uns zu sorgfältig überlegten Entscheidungen geführt haben, aus denen sowohl die Limousine als auch das Coupé entstanden sind; aber vor dem Abschluss möchte ich noch behaupten, dass sich Pininfarina dieser Arbeit technisch und stilistisch mit grösster Mühe gewidmet hat.

Wir waren uns bewusst, dass Firma Lancia mit dem Gamma zum Sektor der Wagen der höchsten Klasse, wo die ausländische Konkurrenz bis jetzt einen weiten Raum gefunden hat, zurückkehren wollte.

Ausserdem haben wir die Tatsache nie vergessen, dass vor 45 Jahren Vincenzo Lancia derjenige war, der meinen Vater, der in den nächsten Tagen nunmehr seit zehn Jahren tot sein wird, mit Rat und Tat dazu ermutigte, die Firma Pininfarina zu gründen. Bei Lancia haben wir auf jedem Niveau eine offene, begeisterte Zusammenarbeit gefunden; ich glaube nämlich, dass es das erste Mal in der Automobilgeschichte ist, dass ein Karosseriebauer die Ehre einer Vorstellung zusammen mit einer grossen Automobilfirma hat, und das macht uns ganz besonders stolz.

LANCIA GAMMA Technische merkmale

MOTOR

Typ und Anordnung: Typ 830 A.000. Vier Zylinder in Boxeranordnung. Längs im Überhang der Vorderachse.

Motorblock aus Leichtmetall-Legierung mit eingesetzten Zylinderlaufbüchsen aus Grauguss. Dreifach gelagerte Kurbelwelle aus legiertem Stahl. Zylinderköpfe aus Leichtmetall-Legierung.

Bohrung und Hub 102 x 76 mm. Gesamthubraum 2484 cm³. Verdichtungsverhältnis 9:1. Höchstleistung (DIN) 140 PS (103 kW) bei 5400 U/min. Höchstdrehmoment (DIN) 21,3 mkg (209 Nm) bei 3000 U/min. Höchstdrehzahl 6000 U/min.

Motorsteuerung: Zwei obenliegende, über Zahnriemen angetriebene Nockenwellen (eine je Zylinderkopf). Zwei Ventile je Zylinder; Steuerung durch Kipphebel. Öffnung der Einlass- und Auslassventile 10,9 mm.

Kraftstoffzufuhr: Kraftstoff-Förderung mittels elektrischer Pumpe. Weber-Doppelvergaser 38 ADL/100 mit Startautomatik.

Schmiersystem: Druckschmierung mittels Rotorpumpe. Ölfilter (Wegwerftyp) im Hauptstrom.

Zündung: Elektronische Zündung mit magnetischem Impulsgeber und induktiver Entladung. Zündkerzen: Bosch W 200 T 30 oder Champion N 7 Y.

Kühlsystem: Druckumlauf der Kühlflüssigkeit mittels Pumpe. Ausgleichbehälter und thermostatisches Ventil. Elektroventilator mit thermostatischer Steuerung.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb. Rechts und links gleichlange antriebswellen mit homokinetischen Gelenken an Getriebe- und Radseite.

Kupplung: Membranfeder-Einscheiben-Trockenkupplung. Mechanische Pedalbettätigung mit Servofeder. Durchmesser der Kupplungsscheibe 228 mm.

Wechselgetriebe: Kaskadenge triebe mit 8 synchronisierten Vorwärtsgängen und Rückwärtsgang.

Untersetzungen 3,462 im I., 2,105 im II., 1,458 im III., 1,129 im IV., 0,921 im V. und 3,214 im RG.

Ausgleichgetriebe: Hypoid-Kegelradpaar; Untersetzung 3,7.

FÜLLMENGEN

Kraftstoffbehälter zu 63 Liter, Motoröl 6,1 Liter; Wechselgetriebeöl und Ausgleichgetriebeöl 3,3 Liter; Kühlsystem 9 Liter; Scheibenwaschbehälter 2 Liter.

FAHRWERK

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung, Untere Dreiecksquerlenker aus formgestanztem Stahlblech und Federbeine mit eingebauten Stossdämpfern, die die elastischen Elemente tragen, Stabilisator.

Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung, Untere Stabquerlenker und Federbeine mit eingebauten Stossdämpfern, die die elastischen Elemente tragen. Der Stabilisator dient auch als Schubstrebe.

Räder: Leichtmetallfelgen 6J x 14". Reifen 185/70 HR 14".

Bremsen: Vierrad-Scheibenbremse, Syperduplex-System mit zwei voneinander unabhängigen Kreisen (ein vorderer und ein gemischter Kreis). Schwimmende Bremszangen, vorn mit zwei parallel liegenden Zylindern und hinten mit einem Zylinder. Vorn selbstbelüftete Bremscheiben. Die Feststellbremse wirkt auf die hinteren Bremscheiben. Die Hilfsbremse ergibt sich durch die Aufteilung in Bremskreise.

Eine Einrichtung meldet durch die Bremsdefektwarmlampen den eventuellen Druckabfall in einem der beiden Bremskreise, den Verschleiss der vorderen Bremscheiben und den Flüssigkeitsmangel im Bremsflüssigkeitsbehälter.

Lenkung: Zahnstangen-Hydraulenlenkung. Dreiteilige, energieverzehrende Lenksäule. Mit weichem Kunststoff überzogenes Lenkrad; Durchmesser 380 mm. Lenkrad um 60 mm in der Höhe verstellbar.

Elektrische Anlage: 12 V mit negativem Massechluss. Batterie 12 V 60 Ah, Drehstrom-Lichtmaschine 12 V 770 W Dauerleistung, mit eingebautem elektronischem Spannungsregler. Zwei Doppel-Halogencheinwerfer mit je einer rechteckigen Abblendlampe. Automatische Leuchtwerteinstellung der Abblendlampe in Abhängigkeit der Wagenbelastung. Elektrische Fensterheber an den Vordertüren.

INSTRUMENTE UND BEDIENTUNGSGRANDE

An der Instrumententafel Kraftstoffanzeiger, Kühlflüssigkeitsthermometer, Geschwindigkeitsmesser, Gesamt- und Tageskilometerzähler, Elektronischer Drehzahlmesser, Motorölstandanzeiger, Motoröldruckmesser, Kraftstoffreserve-Warnleuchte, Kühlflüssigkeitshöchsttemperatur-Warnleuchte (versehen mit Kontrollleuchte), Kontrollleuchte für gezogene Handbremse, Fernlichtkontrollleuchte, Warnleuchte für zu wenig Bremsflüssigkeit und für abgenutzte vordere Bremscheibe (versehen mit Kontrollleuchte), Kontrollleuchte für linke Blinker Kontrollleuchte für rechte Blinker Standlichtkontrollleuchte, Ladekontrollleuchte, Motoröldruckmangel-Warnleuchte, Schalter mit Helligkeitsregulierung für Instrumentenbeleuchtung (beim Drücken des Knopfes leuchten die Warnleuchten für Kühlflüssigkeitshöchsttemperatur und Defekt in der Bremsanlage auf), Rücksteller des Tageskilometerzählers, Drücker zum Einschalten des Motorölstandanzeigers, Bedienungsgruppe mit Unterdrucksteuerung der Heizungsanlage, Sechsen-Druckknopfschalter für: Thermo-Heckscheibe, Einschaltung der vorderen Deckenleuchte bei geschlossenen Türen, Umschaltung der Scheibenwischergeschwindigkeit, 3 sind verfügbar.

Unter der Instrumententafel Steckdose, Hebel zur Höhenverstellung des Lenkrades, Handgaszug, Motorraumhaubenzug.

An der Mittelkonsole Ascher mit Zigarrenanzünder, Elektronische Quarzuhr.

An der Lenksäule Schalter der Richtungsblinker, Schalter zur Einschaltung und Umschaltung des Ausserlichtes, Wischer- und Wascherschalter, Zünd- und Lenkschloss. Hinter dem Gangschalthebel: Schalter der vorderen Fensterheber.

KAROSSERIE

Selbsttragender Aufbau in differenzierter Struktur mit ausbaubarem Tragrahmen für die Frontaggregate. Vier Türen und sechs Seitenfenster. Die Türen und Hauben sind vorn angelenkt. Stoss-Stangen aus rostfreiem Stahl mit Gummi-Stossleisten. Von innen elektrisch einstellbarer Aussenrückblickspegel. In Längsrichtung verstellbare Vordersitze; das Fahrersitzpolster ist auch in der Höhe und Schräglage verstellbar. Stufenlos und vollständig umklappbare Rücken-

lehnen mit Kopfstützen. Hintere, dreiplätzig Sitzbank mit mittlerer Armlehne und Kopfstützen für die seitlichen Sitzplätze. Reserverad unter dem Kofferraumboden untergebracht.

ABMESSUNGEN

Radstand, 2670 mm. Grösste Länge, 4580 mm. Grösste Breite, 1730 mm. Spurweite vorn, 1450 mm. Spurweite hinten, 1440 mm. Höhe (unbelastet), 1410 mm. Fassungsvermögen des Kofferraumes 0,500 m³.

GEWICHTE

Gewicht, fahrbereit, 1320 kg. Nutzlast (5 Personen + 100 kg), 450 kg. Gesamtgewicht, 1770 kg. Anhängelast, 1115 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen (*bei 6000 U/min) im *I. km/h 53; im *II. km/h 88; im III. km/h 127; im *IV. km/h 163; im V. km/h 195; im *RG. km/h 57.

70 JAHRE LANCIA

In diesem Jahr wiederholt sich zum 70. Mal der Jahrestag der Gründung von Lancia. Die Notariatsurkunde, in der die Unternehmung von Vincenzo Lancia und des Gesellschafters Claudio Fogolin bestätigt wurde, trägt das Datum vom 29. November 1906.

Siebzig Jahre, die angefüllt waren mit Leben, Arbeit, Erfolgen und Schwierigkeiten, mit frohen und weniger frohen Ereignissen, mit Wachstum und Fortschritt. Eine Zeitphase, in der die Geschichte von Lancia und die Geschichte des Automobils eng miteinander verschmolzen sind. Diese Entwicklung hat die Grenzen der handwerklichen Tätigkeit der Gründerjahre in unternehmerische Dimensionen rücken lassen.

Das Unternehmen wurde in einer Zeit gegründet, die historisch ist und heute als Epoche des technischen Umbruchs gilt. Es liess sich damals nur ahnen, was das Motorfahrzeug für die zivile Evolution unseres Jahrhunderts bedeuten würde. Lancia hat die Entwicklung wesentlich mitgeprägt durch unermüdete Tätigkeit in den Bereichen Konstruktion, Technik und Produktion. Durch diese Arbeiten ist der Name des Unternehmens seit den ersten Jahren des Bestehens — auch ausserhalb unserer Grenzen — gleichbedeutend mit schöpferischer Originalität und Mut zum Neuen.

Im Verlauf der Jahrzehnte haben die Männer, die Vincenzo Lancia in der Führung der Firma gefolgt sind, ihre technischen Ideale gewahrt. Sie taten das selbst dann noch, als der Zwang zur wirtschaftlichen Massenfertigung viele ihrer Zeit vorausseilenden konstruktiven Ideen im Automobilbau immer stärker überlagerte.

Die Modelle des Hauses und die technischen Lösungen, die von Lancia erstmals eingeführt worden sind, präsentieren sich in einer stolzen und überzeugenden Reihe:

Vom Alfa (dem ersten Lancia, der im September 1907 herauskam, zehn Monate nach der Gründung der Firma) über den Theta 1913 (dem ersten Auto mit eingebauter elektrischer Anlage), den märchenhaften Lambda, der im Jahre 1922 entstanden war (selbsttragende Karosserie, spitzwinkliger V-Motor, Vorderachse mit Einzelradaufhängung) bis zu den luxuriösen Dilambda und Astura mit 8 Zylindern. Vom berühmten Aprilia, der 1937, dem Todesjahr von Vincenzo Lancia vorgestellt wurde (Einzelradaufhängung an allen vier Rädern, zentral an der Hinterachse angeordnete Bremsen, aerodynamische Karosserie) bis zum Aurelia aus der ersten Phase nach dem zweiten Weltkrieg. Schliesslich hin zu den Wagen der sechziger Jahre, in denen sich die avantgardistischen Ideen des Hauses fortsetzten: Der Flavia mit dem Boxermotor und dem Vorderradantrieb, der Fulvia und sein ruhmreiches Coupé mit den tausend Siegen.

Der Nachwelt sind die erwähnten Modelle im «Vincenzo Lancia-Museum» erhalten.

Im siebzigsten Jahr der anberühmt gewordenen Typen so reichen Geschichte des Hauses stellt Lancia nun das neue Modell Gamma vor. Dessen Merkmale hinsichtlich Konstruktion, Mechanik und Linienführung knüpfen an jene Forderungen nach Modernität und technischem Fortschritt an, die die ständigen Richtlinien des Hauses sind.

Der Gamma — in den Versionen Limousine und Coupé, beide von Pininfarina gestylt — erscheint in einer für die Weltwirtschaft und das Automobil noch immer recht schwierigen Lage. Das Haus Lancia setzt jedoch sein volles Vertrauen darein, dass der Gamma neben der neu konzipierten Beta-Reihe die Marktposition des Unternehmens in Italien und auf dem Weltmarkt weiterhin stärken wird. Die riesigen Investitionen der letzten fünf Jahre haben für den Produktionserfolg günstige Voraussetzungen geschaffen.

Dass das Erscheinen des Modells Gamma mit einem bedeutenden Jahrestag zusammenfällt, ist reiner, aber glücklicher Zufall. Es ist aber auch ein Vorzeichen für Erfolg, Kontinuität und Vertrauen. Ohne Rhetorik wird dem im Jahre 1906 begonnenen Buch eine neue Seite hinzugefügt: Sie enthält eine Zusammenfassung vom Fleiss und vom Einsatz der gesamten Mannschaft von Lancia, um einen weiteren Schritt nach vorn in Richtung des Fortschritts des Automobils und der kontinuierlichen Entwicklung des alten und doch stets jungen Turiner Hauses zu vollziehen.

Ende mai ist das Fulvia coupé aus der produktion der montagelinien des Werkes Lancia in Chivasso genommen worden.

Dieser, im Frühjahr 1965 als GT-Version der Fulvia Limousine vorgestellte Wagen hat neben den Verkaufserfolgen eine fast unwiederholbare Ernte an sportlichen Erfolgen in Rallyes und Geschwindigkeitsrennen eingebracht: etwa 2600 sind die im In- und Ausland von der Werks- und Privatfahrern herausgefahrenen Klassensiege. Viele davon sind von internationaler Bedeutung, wie z.B. die Rallye Monte Carlo 1972, die Tour de Corse, die Marathone de la Route, die Rallyes von Grossbritannien, Marocco, Portugal und Sanremo.

Der Fulvia hat unter anderem die Rallye-Marktweltmeisterschaft 1972, die Europameisterschaft im Jahre 1969 und 1973, die Europa-GT-Meisterschaft in der Geschwindigkeit im Jahre 1966 und sechs Mal die italienische Rallye-Meisterschaft gewonnen.

Das erste Fulvia Coupé des Jahres 1965 besass einen Hubraum von 1216 cm³; im darauffolgenden Jahr erschien die erste HF-Version mit rein sportlichen Merkmalen. Die Lancia-Rennmannschaft und immer zahlreichere Kunden begannen mit diesem Wagen die Wettbewerbstätigkeit.

1967 wurde der Hubraum auf 1298 cm³ vergrössert, der für die Normal-Versionen in Zukunft unverändert blieb. Im Coupé HF wurde jedoch ein 1584 cm³ Motor und das Fünfganggetriebe eingebaut. Die stärksten Motoren leisteten 160 PS und der Wagen erreichte damit eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Ab 1969 erhielt die gesamte Produktion das Fünfganggetriebe.

Später wurde die Frontpartie des Wagens neugestylt, und schliesslich kam 1973 die «Serie 3» — auch in der Ausführung Montecarlo — heraus. Die 80 PS des ersten Fulvia Coupé wurden später bis auf über 100 PS gebracht.

Die Güte der mechanischen Auslegung des Lancia Fulvia (4 Zylinder in enger V-Anordnung mit zwei obenliegenden Nockenwellen; Frontantrieb) hat sich im Laufe der Jahre nicht nur aufgrund der sportlichen Erfolge, sondern auch aufgrund des weitverbreiteten Absatzes voll und ganz bestätigt: allein vom Coupé wurden 161.892 Exemplare gebaut und verkauft, und von der Limousine (deren Produktion im Herbst 1972 ausgelaufen ist und die durch den Beta ersetzt wurde) 192.050. Die insgesamt 353.892 hergestellten Fulvia stellen die grösste Stückzahl dar, die die Lancia von einem Modell gebaut hat.

Das glorreiche Fulvia Coupé, das nach 11 Jahren konstanter Erfolge jetzt aufgrund der natürlichen, inzwischen stattgefundenen technischen Evolution das Automobilgeschehen verlässt, hinterlässt keine Lücke in der Lancia-Produktion, da es einen Nachfolger haben wird: seit längerer Zeit wird eine 1300 cm³ Version des Beta Coupé getestet, dessen Vorstellung für den kommenden Herbst vorgesehen ist. Die Lancia wird somit weiterhin mit einem GT-Wagen in dieser Hubraumklasse vertreten sein.

l'idea della Gamma

Ing. Giovanni Sguazzini,
amministratore delegato della Lancia:
discorso pronunciato a Ginevra
in occasione della presentazione
dei modelli Gamma
alla stampa internazionale.

Il 1976 è particolarmente importante per noi della Lancia: la nostra fabbrica ricorda quest'anno i suoi settanta anni di vita e presenta la Gamma, destinata a diventare l'ammiraglia del Gruppo.

Settanta anni sono molti per una fabbrica di automobili e non c'era migliore occasione per celebrare il nostro settantennio che presentare la nostra vettura più prestigiosa, la Gamma appunto.

Essa viene costruita in due versioni: berlina e coupé. Il loro stile è nato dalla collaborazione con la Pininfarina, legata a noi da quasi cinquanta anni di rapporti vicini, amichevoli. Con la Gamma, la Lancia torna nel settore delle automobili di classe decisamente superiore e di cilindrata sopra i due litri.

I traguardi che ci siamo posti nel progettare questa vettura sono stati di giungere ad un'automobile di dimensioni contenute, ma molto spaziosa all'interno e con un grande bagagliaio, in grado di offrire le superiori, tipiche prestazioni della Lancia con il maggior confort. Altri traguardi riguardano la sicurezza attiva e passiva, perseguita e

raggiunta, e l'alta dotazione di importanti soluzioni offerte di serie. Fissati gli obiettivi, passammo alla progettazione. Era il tempo in cui la crisi era inavvertibile. Quando questa scoppiò, noi tirammo avanti, fiduciosi nel futuro dell'automobile e sicuri che la Gamma sarebbe apparsa sui mercati al momento opportuno. Così pare debba essere.

Le soluzioni tecniche scelte per questa nostra vettura tendono a sottolineare quelli che sono i nostri concetti costruttivi. È stata adottata la trazione anteriore, soluzione in cui abbiamo raggiunto, grazie anche alle corse, una conoscenza altamente specializzata, perché abbiamo cominciato prima di molti altri. Il motore boxer a 4 cilindri è di piccole dimensioni per costituire il minore ingombro possibile. Le leghe speciali con cui è stato costruito ci hanno consentito di non superare i 135 chili di peso ed è un traguardo che ha il suo valore. Il cambio è a 5 velocità, più avanti offriremo una trasmissione automatica a 4 rapporti costruita in collaborazione con una industria inglese. La sospensione è a ruote indipendenti, i freni a disco di



l'idea della Gamma

grande efficacia con sistema Superduplex, brevetto Lancia. E qui, a proposito di freni a disco, lasciatemi ricordare che la Lancia, nel 1960 con la Flavia, è stata la prima fabbrica ad applicare i quattro freni a disco ad un'automobile

costruita in grande serie.

L'abitacolo è naturalmente molto spazioso, confortevolissimo ed ottimamente protetto. La silenziosità è frutto della ricerca nella galleria del vento.

Abbiamo cercato un CX decisamente basso per limitare la potenza e quindi i consumi, ma anche per ridurre al massimo la rumorosità. Di serie, la Gamma offre l'idroguida, il lunotto termico, gli alzacristalli elettrici anteriori, le cinture di sicurezza.



La qualità della Gamma è dunque degna di una vettura di classe e destinata a diventare, lo ripeto, l'ammiraglia del Gruppo.

Con la Gamma, la nostra produzione va ora dai 1300 di cilindrata (la più piccola delle berline Beta) ai 2500 della nuova vettura. Quello 1300-2500 è un settore dove la concorrenza è forte, ma dove noi lottiamo bene e dove siamo riusciti ad ottenere risultati confortanti.

Questa Gamma, automobile di totale progettazione Lancia, è naturalmente

avviata verso tutti i mercati, compresi gli Stati Uniti dove già siamo stati accolti bene con la produzione Beta.

La Gamma è stata seguita con grandissima cura, con un collaudo severissimo ed instancabile. La messa a punto è stata compiuta con criteri particolari onde sottomettere anche il minimo dettaglio alla più pignola delle attenzioni. Forse mai la Lancia ha seguito la nascita di un modello con tanta attenzione e, consentitemi di dire, con tanto amore.



CENTRO STORICO



l'idea della Gamma

Ing. Sergio Pininfarina,
presidente della Pininfarina:
discorso pronunciato a Ginevra
in occasione della presentazione
dei modelli Gamma
alla stampa internazionale.

Il Salone di Ginevra è sempre stato di particolare importanza per la Pininfarina, che ha iniziato ad esportare le sue vetture proprio in questa Nazione libera ed amica, ed ha spesso coinciso con avvenimenti particolarmente significativi per la vita della nostra azienda. Tra i più recenti: quattro anni fa il nostro coupé Fiat 130 vinse il Premio di Style

Auto 1971; l'anno scorso presentammo tre novità assolute: la Rolls Royce «Camargue», la 604 Peugeot e la Lancia Beta «Monte-Carlo», la prima carrozzeria interamente progettata e costruita — pianale compreso — dalla Pininfarina. Quest'anno di nuovo il premio Style Auto è stato assegnato alla Pininfarina per la vettura Lancia Beta «Monte-Carlo» quale «migliore carrozzeria di serie entrata in produzione nel corso dell'ultimo anno». Infine — ed ho volutamente lasciato per ultimo l'argomento più importante — la Lancia ci ha invitato a tenere a battesimo con lei le due nuove Gamma: berlina e coupé. Il tema affidatoci dalla Lancia per la berlina Gamma è stato quello di realizzare, nel rispetto delle sue migliori



tradizioni, le caratteristiche più rispondenti alle esigenze dell'automobile di oggi e del futuro.

Forse può essere interessante un'analisi dell'impostazione meccanica della Gamma condotta dall'esclusivo punto di vista del progettista della carrozzeria. Il motore 4 cilindri boxer per le sue dimensioni molto compatte in altezza e in lunghezza, la trazione anteriore e di conseguenza la distribuzione dei pesi e delle parti meccaniche, l'assenza dell'albero di trasmissione e del differenziale posteriore e la sistemazione del serbatoio carburante tra le ruote posteriori — ideale per la sicurezza passiva — costituiscono un'impostazione meccanica estremamente favorevole per lo svolgimento del tema affidatoci.

La scelta più importante è stata quella della forma a due volumi. Infatti, dopo oltre due anni di studi e di intense esperienze alla nostra Galleria del Vento, abbiamo potuto constatare che il coefficiente aerodinamico della famiglia delle berline a due volumi è mediamente inferiore di circa il 10% a quello delle vetture appartenenti alla famiglia delle berline a tre volumi; le prestazioni ottenute: velocità 195 km/h con soli 140 cavalli Din di potenza testimoniano la bontà del coefficiente di resistenza aerodinamica conseguito.

Inoltre la forma a due volumi contribuisce ad arretrare il centro di spinta al vento laterale costituendo una coppia autoraddrizzante che rende la vettura meno sensibile all'azione del vento

laterale e quindi molto riposante e sicura nella guida.

È da questi fondamentali tecnici che è sorta la concezione della carrozzeria della Gamma, che d'altronde continua l'impostazione a due volumi della Lancia Beta e, in un lontano passato, delle famose Aprilia ed Ardea.

Con la Gamma coupé la Lancia, mantenendo viva una tradizione di coupé Lancia-Pininfarina di grande successo, come la B 20, la Flaminia e la Flavia coupé, ha inteso allargare le possibilità di scelta del pubblico offrendo un modello diversificato.

Abbiamo cercato di ottenere le qualità essenziali che il pubblico richiede nelle versioni coupé: dimensioni più ridotte e quindi maggiore maneggevolezza; linea spiccatamente personale pur consentendo una comoda utilizzazione per quattro passeggeri.

Anche questa carrozzeria è stata studiata alla nostra Galleria del Vento. La sola condizione vincolante postaci dalla Lancia — che abbiamo pienamente superato — è stata quella di realizzare una resistenza all'avanzamento minore o eguale a quella della berlina si da raggiungere, a parità di potenza, prestazioni eguali o superiori. Pur nella loro impostazione moderna, abbiamo conservato sia nella berlina che nel coupé l'immagine Lancia: lo scudetto tradizionale della Casa dà alle vetture una fisionomia inconfondibile che vuole essere un richiamo formale alle tradizioni della Lancia.

Ho pensato valesse la pena di illustrare le convinzioni tecniche che ci hanno portato alle scelte attentamente ponderate dalle quali sono nate sia la berlina che il coupé: ma prima di concludere desidero affermare che la Pininfarina si è dedicata a questo studio con il massimo impegno tecnico e stilistico.

Eravamo consci che con la Gamma la Lancia intendeva ritornare nel settore delle automobili di classe superiore, ove la concorrenza straniera ha trovato finora largo spazio. Inoltre non abbiamo mai dimenticato che quarantasei anni fa fu proprio Vincenzo Lancia ad incoraggiare moralmente e materialmente mio padre, di cui fra pochi giorni ricorre il decennale della scomparsa, a fondare la Pininfarina.

Da parte della Lancia abbiamo trovato una collaborazione aperta ed entusiastica a tutti i livelli: credo infatti sia la prima volta nella storia dell'automobile che un carrozziere abbia l'onore di una presentazione congiunta ad una grande Casa automobilistica e ne siamo particolarmente fieri.

la Gamma

scheda tecnica

Motore

Tipo e disposizione. Tipo 830 A.000. Quattro cilindri orizzontali contrapposti. Disposto longitudinalmente di sbalzo sulle ruote anteriori.

Blocco motore in lega leggera con canne in ghisa riportate. Albero motore in acciaio legato su tre supporti. Teste cilindri in lega leggera.

Diametro e corsa mm 102 x 76; Cilindrata totale cc 2484; Rapporto di compressione 9:1; Potenza massima (DIN) 140 CV (103 kW) a 5400 giri/min; Coppia massima (DIN) mkg 21,2 (208 Nm) a 3000 giri/min; Regime massimo 6000 giri/min; Potenza fiscale (Italia) 23 CV.

Distribuzione. Due alberi a camme in testa (uno per ciascuna bancata) comandati con cinghia dentata. Due valvole per cilindro comandate con bilancieri. Apertura delle valvole di aspirazione e di scarico 10,9 mm.

Alimentazione. Mandata del carburante mediante pompa elettrica. Carburatore doppio corpo Weber 38 ADLE, con arricchitore di avviamento automatico.

Lubrificazione. Forzata con pompa a rotori. Filtro a cambio rapido sul motore a portata totale.

Accensione. Elettronica a impulsore magnetico e scarica induttiva. Candele Bosch W 200 T 30 oppure Champion N 7 Y.

Raffreddamento. A liquido anticongelante con pompa, serbatoio di espansione e valvola termostatica. Ventilatore elettrico a comando termostatico.

Trasmissione

Trazione sulle ruote anteriori con giunti omocineticici sia sul lato ruote sia sul lato differenziale. Alberi di trasmissione di uguale lunghezza.

Frizione. Monodisco a secco con molla a membrana. Comando meccanico a pedale servoassistito da molla. Diametro del disco 228 mm.

Cambio. In cascata a 5 marce avanti, tutte sincronizzate, più retromarcia.

Rapporti di riduzione: in 1ª 3,462; in 2ª 2,105; in 3ª 1,458; in 4ª 1,129; in 5ª 0,921; RM 3,214.

Differenziale. Con coppia conica rapporto 3,7.

Rifornimenti

Serbatoio del carburante 63 litri. Olio motore 6,1 litri; olio cambio e differenziale 3,3 litri; circuito di raffreddamento 9 litri. Serbatoio liquido lavavetro 2 litri.

Autotelaio

Sospensione anteriore. A ruote indipendenti. Bracci triangolari inferiori in lamiera stampata e montanti telescopici che incorporano gli ammortizzatori e sopportano gli elementi elastici. Barra stabilizzatrice.

Sospensione posteriore. A ruote indipendenti. Aste trasversali inferiori e montanti telescopici che incorporano

gli ammortizzatori e sopportano gli elementi elastici. Barra stabilizzatrice con funzione anche di barra di reazione longitudinale.

Ruote. Cerchi in lega leggera 6J x 14". Pneumatici: 185/70 HR 14".

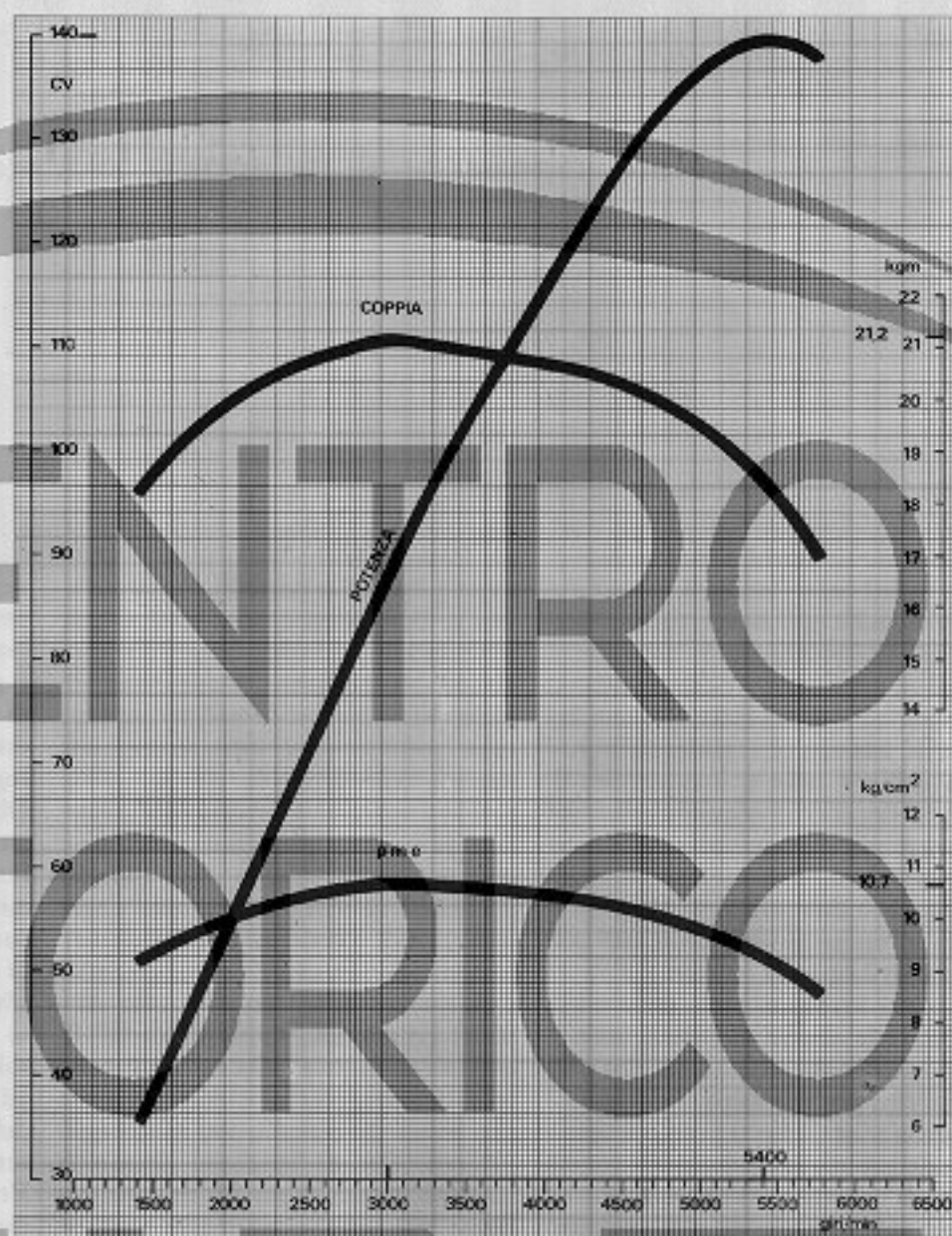
Freni. Freno di servizio a disco sulle quattro ruote. Sistema Superduplex a due circuiti indipendenti (uno anteriore e uno misto). Pinze di tipo flottante, le anteriori con due cilindri in parallelo, le posteriori con un cilindro. Dischi anteriori ventilati. Freno di stazionamento a disco sulle ruote posteriori. Freno di soccorso conglobato nel freno di servizio. Un dispositivo segnala, tramite le spie di avaria ai freni, l'eventuale caduta di pressione in uno qualsiasi dei due circuiti.

Guida. A cremagliera servoassistita idraulicamente. Piantone in tre tronchi con snodi ad assorbimento di energia. Volante rivestito in materiale plastico morbido, diametro 380 mm. Possibilità di regolare l'altezza del volante con una escursione massima di 60 mm.

Impianto elettrico. A 12 V con negativo a massa. Batteria 12 V 60 Ah. Alternatore 12 V 770 W continuativi con regolatore elettronico di tensione incorporato. Due proiettori rettangolari a doppia parabola con lampade allo iodio. Regolazione automatica dell'assetto del fascio anabagliante in funzione del carico. Alzacristalli elettrici per le porte anteriori.

Strumentazione e comandi

Sulla tavola portastrumenti. Indicatore di livello del carburante; Termometro del liquido di raffreddamento del motore; Tachimetro con contagiri totale e parziale; Contagiri elettronico; Indicatore del livello dell'olio motore; Manometro dell'olio motore; Spia di riserva del carburante; Spia di massima temperatura del liquido di raffreddamento motore (munita di check); Spia di freno a mano inserito; Spia delle luci di profondità; Spia di livello insufficiente del liquido dei freni o del raggiungimento dello spessore minimo ammissibile per le guarnizioni dei freni anteriori (munita di check); Spia indicatori di direzione sinistra; Spia indicatori di direzione destra; Spia luci di posizione; Spia generatore; Spia di insufficiente pressione dell'olio motore; Comando dell'interruttore reostatico delle luci e degli strumenti (premendo il pomello si accendono le spie massima temperatura del liquido di raffreddamento e avaria dei freni e riserva del carburante); Comando azzeramento del contagiri parziale; Comando indicatore del livello dell'olio motore; Comandi aerazione e riscaldamento dell'abitacolo con attuatori a depressione; Sei interruttori a pulsante per: lunotto termico; accensione a porte chiuse della plafoniera anteriore; commutazione alta-bassa velocità dei tergicristalli; 3 spie disponibili.



Sotto la tavola portastrumenti.

Presse di corrente; Comando di regolazione altezza del volante; Acceleratore a mano. Comando apertura cofano motore.

Sul mobiletto centrale.

Posacenere con accendisigari; Orologio elettronico al quarzo.

Sul piantone guida.

Comando indicatori di direzione; Comando accensione e commutazione delle luci esterne; Comando tergicristallo e lavacristallo; Blocchetto di accensione con antifurto; Dietro la leva comando cambio; interruttori alzacristalli elettrici porte anteriori; Commutatore comando specchio retrovisore esterno.

Carrozzeria

Scocca portante a struttura differenziata con telaio amovibile per i gruppi meccanici anteriori. Quattro porte e sei luci laterali. Porte e coperchi dei cofani incernierati anteriormente. Paraurti in acciaio inossidabile con fascia di protezione di gomma. Specchietto retrovisore esterno regolabile dall'in-

terno elettricamente. Sedili anteriori regolabili longitudinalmente, il cuscino lato guida è regolabile anche in altezza e inclinazione; schienali completamente reclinabili con regolazione continua e muniti di poggiatesta regolabili. Divano posteriore, a tre posti, con poggiatesta centrale e poggiatesta per i posti laterali. Ruota di scorta sistemata sotto il piano bagagli.

Dimensioni

Passo 2670 mm; Lunghezza massima 4580 mm; Larghezza massima 1730 mm; Carreggiata anteriore 1450 mm; Carreggiata posteriore 1440 mm; Altezza (a vettura scarica) 1410 mm; Volume vano bagagli circa 0,500 m³.

Pesi

In ordine di marcia 1320 kg; Portata (5 persone + 100 kg) 450 kg; A pieno carico 1770 kg; Rimorchiabile 1115 kg.

Prestazioni

Velocità massima nelle varie marce (* a 6000 giri/min) in *1ª km/h 53; in *2ª km/h 88; in *3ª km/h 127; in *4ª km/h 163; in 5ª km/h 195; *RM km/h 57.

Nato cinque anni fa oggi è lo stato più ricco della terra

Parlare degli Emirati Arabi Uniti vuol dire parlare di petrolio. Sul secondo, come sembrano inesauribili le sue fonti, benché gli esperti diano per scontato che proseguendo con i ritmi attuali di estrazione i pozzi rischiano di restare all'asciutto entro il Duemila, anche la letteratura economica e politica dell'oro nero è inesauribile. Il greggio domina il nostro secolo, da lui, oggi più che mai, dipendono le sorti dell'umanità, il mondo privo di carburante è una prospettiva agghiacciante in attesa di altre fonti energetiche che tardano a venire.

Dei primi invece si parla poco ed è una grave lacuna perché senza questo pezzo di deserto che si affaccia sul Golfo Persico il nostro destino sarebbe diverso. Come si potrebbe spiegare altrimenti lo spettacolare fenomeno di uno Stato inesistente fino a cinque anni fa e che oggi, a dispetto di tutte le previsioni, è, sulla carta almeno, il più ricco di tutti?

Con soli 350 mila abitanti la Federazione ha superato l'intero pianeta nel reddito individuale: oltre 22 mila dollari l'anno *pro-capite*. Si tratta di una cifra da capogiro che ha relegato al secondo posto il Paese di Mida (il Kuwait con 20 mila dollari) distanziando le nazioni industrializzate tradizionalmente facoltose, gli Stati Uniti, la Svezia, il Giappone. La rivoluzione del benessere ha come origine una sola voce, il petrolio, e fin qui si potrebbe argomentare: bella fortuna, gli arabi hanno fatto 13 senza muovere un dito trovando tutto quel ben di Dio sotto la sabbia e sul fondo del mare. Il discorso diventa interessante quando si comincia ad esaminare cosa si è riusciti a fare con un regalo

naturale così insperato. Ed è qui che gli Emirati Arabi Uniti sono riusciti a conquistarsi un posto di rilievo nella storia. Partendo da zero si sono già affermati fra i potenti della terra grazie ad un poderoso programma di sviluppo interno che, tradotto in termini pratici, vuol dire creare una nazione dal nulla.

Sarebbe stato facile e allettante sfruttare gli immensi proventi per aggiungere un altro capitolo alla cronaca, già ricca di coloriti episodi, degli sceicchi che vivono in dimore fastose, i bagni dai rubinetti d'oro, impegnati a rincorrere belle donne e a far saltare i casinò della Costa Azzurra? Il trapasso dalla povertà arcaica all'agiatezza senza problemi è stato da sempre pieno di pericoli, ma non negli Emirati. Qui il flusso del denaro è risultato benefico per l'intera popolazione. Il petrolio, prima di trasformarsi in macroscopici depositi messi al sicuro nelle banche svizzere, è stato destinato a pioggia nella costruzione di città, case, scuole, strade, porti e aeroporti. Il beduino, abituato al cammello e al nomadismo, si è trovato quasi senza accorgersene a percorrere autostrade a quattro corsie, ad accendere la luce soppiantando le tenui fiammelle delle candele e delle fiaccole, a servirsi di ospedali ultramoderni quando fino a poco tempo fa una qualsiasi malattia voleva dire la morte.

La storia degli sceiccati del Golfo è racchiusa in pochi secoli. Sforati dalle migrazioni che avevano interessato i popoli arabi accesi dalla scintilla di Maometto, tagliati fuori dalle correnti di pensiero e di cultura che si erano intersecate nel Medio Oriente,

i pochi abitanti della zona erano restati abbarbicati lungo il mare. Spinti verso la costa dall'insospitale vita del deserto, le tribù si erano viste costrette, loro malgrado, a diventare pescatori e poi temibili corsari. Il primo giro di boa è del 1761: i Beni Yas, spostandosi in continuazione, scoprono una regione con l'acqua e fondano Abu Dhabi, nome che fa pensare alla presenza di gazzelle. Il villaggio sarà il nucleo di uno staterello ma avrà una esistenza difficile. I capi tribù si scannano l'un con l'altro, a nessuno riesce di morire nel proprio letto, le scorribande contro i vicini si traducono in una serie di guerre fratricide che solo l'intervento dell'Inghilterra riesce ad arrestare. Nel 1820 i signorotti dell'epoca firmano la Tregua marittima: sarà l'atto di nascita degli Stati Truciali (da *truce*, che in inglese vuol dire armistizio). Vi aderiscono gli sceicchi di Abu Dhabi, Dubai, Musqat, Oman, un documento che non pone però fine a secessioni e ribellioni. Neppure la scoperta del petrolio, avvenuta nel 1936, riesce a chetare gli

Abu Dhabi:
la moderna moschea di Al Ain.
Da secoli l'oasi di Al Ain
è punto d'incontro
delle carovane del deserto.



GLI EMIRATI ARABI UNITI

di Piero de Garzarolli

animi. Pochi, per non dire nessuno, avvertono il significato del ritrovamento. Per gli sceicchi vale più il possesso di un fazzoletto di deserto che le mirabolanti prospettive di potenza economica suggerite dai consiglieri inviati sul posto da Londra. L'unica vera tregua coincide con la seconda guerra mondiale. Sharjah fa passi da gigante con la presenza di una base logistica della Royal Air Force, tappa obbligata per i voli verso l'Estremo Oriente.

Finito il conflitto, gli Stati Truciali appaiono destinati nuovamente al declino ma nel 1960 il primo zampillo di petrolio muta ogni cosa. Una rudimentale piattaforma *off-shore* ha compiuto il miracolo. La produzione vera e propria comincia due anni

dopo. Oggi, 14 anni più tardi, si estrae petrolio non solo nei campi di Abu Dhabi ma anche a Dubai e dal 1974 a Sharjah. Ricerche sono in corso in altri due emirati, a Ras al-Khaimah e Umm al-Qaiwan e principieranno fra non molto a Fujairah, sul versante dell'Oceano Indiano, nel Golfo di Oman.

L'unione degli Emirati viene proclamata il 2 dicembre 1971: sei emirati e il piccolo sceicato di Ajman diventano un'unico Stato indipendente. Quattro giorni più tardi la Federazione diventa il 18° membro della Lega araba e il 132° membro delle Nazioni Unite.

È uno Stato particolare che galleggia su uno sterminato oceano di idrocarburi, una posizione privilegiata che scatena gli appetiti delle multinazionali del petrolio. I risultati non si fanno attendere. Sfruttando il *know-how* straniero, lo sceicco Zayed, presidente degli Emirati, spalanca le porte agli esperti stranieri, furbo abbastanza



Lo Sceicco Zayed, presidente degli Emirati Arabi Uniti è uno dei più grossi finanziatori della Lega Araba.



GLI EMIRATI ARABI UNITI



per capire che senza il loro apporto il potenziale di ricchezza non verrebbe mai sfruttato.

Nel 1975 la produzione complessiva di petrolio negli Emirati Arabi Uniti ha superato il milione e 700 mila barili al giorno. Un raffronto. L'Iran non possiede che 2000 barili di greggio per persona nelle sue riserve accertate, l'Iraq 3000, l'Arabia Saudita 25 mila, il Kuwait 90.000 mentre il solo Emirato di Abu Dhabi, senza contare l'apporto degli altri sei, ne ha 250 mila per ogni uomo, donna o bambino. E non basta. Le sue riserve di gas sono definite «enormi», pare siano inferiori soltanto a quelle dell'Unione Sovietica, e si è appena cominciato a sfruttarle. È chiaro che su tali tesori si può costruire ciò che si vuole.

Fatto significativo, le vecchie diffidenze tribali si riflettono nel sistema della partecipazione statale nelle compagnie petrolifere, conseguenza diretta nella spinta delle sovranità dei sette Emirati che ancora non sopportano di essere imposti in un calderone federale per coordinare la pianificazione.

Ad Abu Dhabi, la capitale, lo Stato è presente con il 60 per cento nell'industria petrolifera allineandosi con la tendenza prevalente nel Golfo. L'Abu Dhabi National Oil Company (Adnoc) controlla in misura equivalente l'Abu Dhabi Petroleum Company (Adpc), responsabile per lo sfruttamento dei depositi a terra, e l'Abu Dhabi Marine Areas (Adma) a cui sono affidate le operazioni *off-shore*. Il resto della partecipazione non statale, il 40 per cento, è diviso in quattro parti uguali fra Bp, Shell, Compagnie Française des Pétroles e una *partnership* Exxon-Mobil, più un cinque per cento della famiglia Gulbenkian, il famoso magnate armeno chiamato «Mister Five per Cent».

Esisteva un progetto di nazionalizzare tutte le compagnie petrolifere, ma l'idea è stata accantonata. Dando prova di grande saggezza lo sceicco Zayed ha rinviato l'operazione, inevitabile forse fra qualche anno, in attesa di una schiarita sul mercato internazionale. Sulla decisione ha pure pesato il timore di non essere ancora sufficientemente preparati ad assumersi la totale responsabilità della gestione degli impianti. La manodopera locale è ancora in fase di apprendistato, manca di esperienza tecnica e finanziaria, i tempi per recidere il cordone ombelicale con gli specialisti del settore non sono maturi.

Dubai ha invece preferito accentrare il petrolio nelle proprie mani. La Dubai Petroleum Company, un consorzio della Continental Oil, della

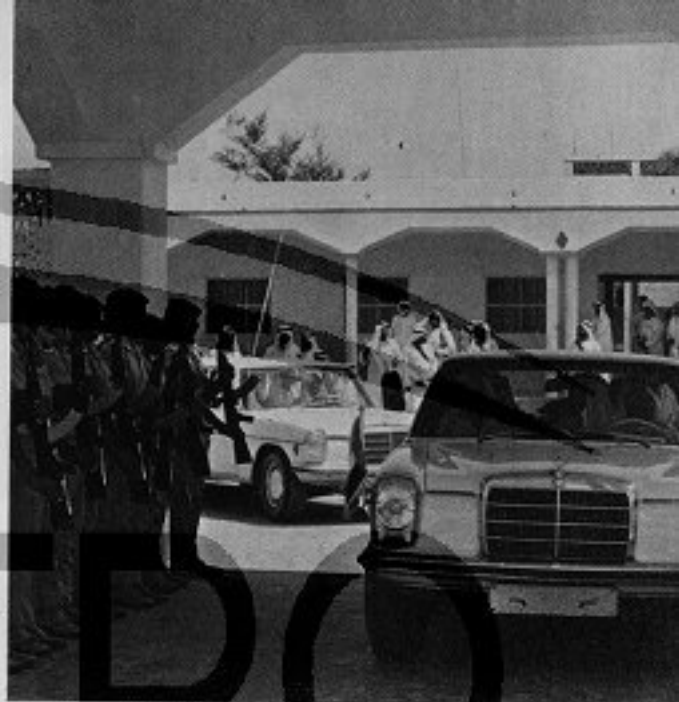
Cfp francese, della Hispanoil e della Deutsche Erdol, è stata rilevata lo scorso anno dal governo, pagando adeguati indennizzi e lasciando al gruppo degli ex quattro proprietari la responsabilità della produzione e del marketing. Attualmente l'estrazione si aggira sui 250 mila barili al giorno ma si prevede di aumentare la produzione a 400 mila barili con la perforazione di 22 nuovi pozzi *off-shore*.

Il terzo Emirato petrolifero è Sharjah dove la scena è dominata dalla Crescent Petroleum Company, un'alleanza di sei società statunitensi che opera dal 1974 al largo dell'isola di Abu Musa.

Paradossalmente gli Emirati, nonostante l'esiguo consumo interno, debbono comprare benzina all'estero, dall'Iran; costa 175 lire il litro alla pompa dei distributori. L'ostacolo sarà superato fra breve con il completamento della raffineria di Umm al-Nar e l'allestimento di un altro complesso di raffinazione a Jebel Dhanna.



Lo Sceicco Hamdan,
ministro delle Finanze.



Questo è adesso l'oil-terminal di Abu Dhabi ma fra qualche anno sarà irri-conoscibile. Vi sorgerà un centro industriale basato sul petrolio e sul gas. Ed è sulla liquefazione del secondo che gli Emirati vedono un esempio del «dopo petrolio»: sarà la base per produrre energia elettrica, dissalare l'acqua marina, riciclare i residui organici, fabbricare alluminio e sostanze chimiche.

Nel campo della spesa pubblica è chiaro che Abu Dhabi faccia la parte del leone finanziando quasi interamente l'allestimento delle infrastrutture sociali a livello nazionale per ovviare il pericolo di una federazione a più velocità di sviluppo: da una parte gli Emirati ricchi che tutto si possono permettere, dall'altra gli Stati poveri che non potrebbero espandersi facendo ricorso unicamente alle proprie forze. Si tratta di una generosità lungimirante che non si limita all'interno: da anni lo Sceicco Zayed è uno dei più grossi finanziatori della Lega Araba e i suoi aiuti ai Paesi del Terzo Mondo si sono tradotti nel 25 per cento del loro prodotto nazionale lordo complessivo.

Per il visitatore gli Emirati sono dunque una continua fonte di sorpresa. L'impressione che ne ho tratto è di un Far West trapiantato in un ambiente innaturale perché qui, senza il petrolio, solo qualche sognatore incallito avrebbe avuto il coraggio di iniziare un'attività. Il clima è micidiale, 55 gradi all'ombra durante i

lunghe mesi estivi, tasso d'umidità che tocca il 100 per cento. Eppure, nonostante questi *atout* negativi, gli stranieri giungono a frotte nel Golfo. La bassa manovalanza trova alimento nei lavoratori afgani, indiani, pakistani mentre l'establishment è decisamente internazionale: inglesi, francesi, americani, tedeschi, olandesi, belgi.

Li ho citati di proposito per sottolineare una spiacevole assenza: gli italiani. Mentre i governi degli altri Paesi industrializzati si sono affrettati ad allacciare rapporti diplomatici con il nuovo Stato arabo, il ministero degli Esteri di Roma non ha ancora avvertito questa necessità. La nostra ambasciata più vicina è situata nel Kuwait, che per gli Emirati vuol dire una dimenticanza e uno sgarbo inspiegabili perché, pur non presenti ufficialmente, gli italiani sono stimati e benvenuti.

Mancando l'ufficio commerciale dell'ambasciata, le imprese che da anni operano nel Medio Oriente si sono dovute muovere affidandosi unicamente all'istinto e all'iniziativa privata. Agendo in condizioni concorrenziali sfavorevoli, l'apporto italiano

al decollo economico degli Emirati ha tuttavia superato qualsiasi previsione. Nei primi dieci mesi del 1973 l'Italia aveva esportato merci per 4,6 miliardi di lire, salite a 13 miliardi nel 1974 e 33,3 miliardi di lire lo scorso anno. Sono voci che hanno contribuito ad alleviare il pesante onere rappresentato dalle importazioni di greggio (24,4 miliardi nel 1973, 58,4 nel 1974, 103,2 nel 1975), ma sempre ben poca cosa se messe a confronto con il volume degli affari conclusi da altre società europee.

Non resta da sperare che presto, prima che sia troppo tardi, si possa ovviare a una dimenticanza che, in termini attuali, è un nonsenso economico se si considera che numerose delegazioni commerciali degli Emirati, non potendo ottenere localmente i visti d'ingresso per l'Italia, ci sorvolano per recarsi a Parigi, Londra, Francoforte.

In ultima analisi, c'è da aggiungere che gli Emirati esercitano ormai un peso politico ed economico da non sottovalutare. La loro influenza in seno all'Opec cresce di giorno in giorno, il dialogo euroarabo, primo passo verso una più stretta collaborazione con la Cee, ha avuto inizio nel giugno 1975 ad Abu Dhabi. È un ulteriore motivo per aggiornare la conoscenza di un Paese giovane che farà sempre più parlare di sé.

P. d. G.



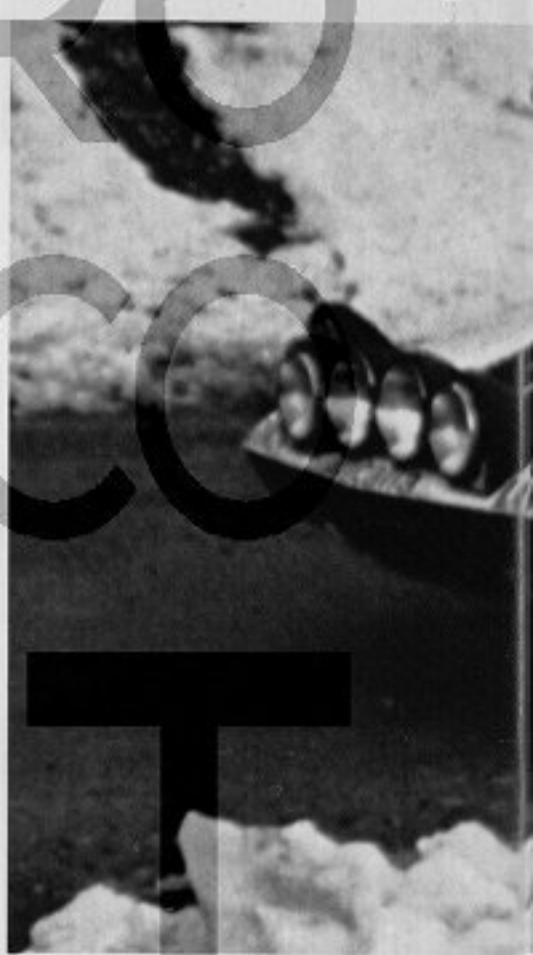
Le corse della Lancia

IL SUO

Un giornale svizzero ha intitolato l'annata 1975 dei rallies «una stagione in Stratos...fera», precisando che il fatto sorprendente di questa vettura è che nel 1970 essa era soltanto un dream-car, una «freccia soprannaturale scolpita nel metallo», nata dall'immaginazione del grande Bertone. Poi, a poco a poco, è divenuta quella «belva» dei rallies che oggi sappiamo. È tutto qui, infatti, il primo grande merito della Stratos.

Presentata al Salone di Torino quale «sogno stilistico» è diventata realtà e subito, fatti pochi metri (si potrebbe dire), si è trasformata in un «ordigno» quasi imbattibile. Con essa la Lancia è diventata, nel 1975, per la terza volta campione del mondo dei rallies. La prima conquista venne nel 1972 con la splendida Fulvia, le altre due nel 1974 e nel 1975 con la Stratos. Vettura da competizione che ha trovato prima in Munari e poi in Munari ed in Waldegaard due interpreti eccezionali delle sue qualità. Lo scorso anno, partita subito bene con la facile affermazione di Munari-Mannucci a Montecarlo, la Lancia domina poco dopo in Svezia dove Waldegaard supera il formidabile Blomqvist che è al volante della tenace Saab. E Lampinen è terzo con la Beta coupé. Vincere in casa degli svedesi è per la fabbrica italiana una bella soddisfazione. Dal sole e dalla neve di Montecarlo al ghiaccio della Svezia: su ogni terreno, la Stratos è sempre prima. Dal Polo al Kenia, per l'East

African Safari Rally, la corsa che la Lancia non è ancora riuscita a vincere, l'unico trofeo che manca a Sandro Munari. Anche questa volta la battaglia è con la Peugeot: la Casa francese considera il Safari la sua «corsa» e ad essa dedica ogni attenzione. Lo squadrone torinese è pronto ad attaccare in forze. Quando sembra vicino a farcela, una serie di contrarietà ritarda Waldegaard e Munari. L'ultima tappa potrebbe ancora rivoluzionare la classifica, ma Andersson con la 504 è l'imprendibile vincitore. Dietro la sua Peugeot sono Munari e



LA STRATOS PREPARA TERZO MONDIALE



Waldegaard. Sandro dice tra i denti che fin quando non vincerà il Safari continuerà a correre. Terza prova del mondiale, l'Acropoli, in Grecia, che i suoi organizzatori definiscono il Safari europeo. La Lancia ha in corsa le Stratos di Waldegaard e Pinto e la Beta coupé di Lampinen. Tutte e tre finiscono fuori corsa. Questo Safari che sia africano od europeo non ne vuol sapere di sottomettersi alla supremazia Lancia...

Le tre prove che seguono sono il Marocco, il Portogallo ed i 1000 Laghi in Finlandia. La Lancia rinuncia a queste corse, anche

nello spirito della nuova politica di Gruppo: inutile e dannoso lottare in famiglia tra Fiat e Lancia. Ecco dunque la Lancia rinunciare e consentire alla Fiat di giocare le sue chances.

In Africa, le 124 spider sono poco fortunate e vince la Peugeot che nel Continente Nero ha la sua preziosa riserva di caccia. Più a loro agio le vetture torinesi in Portogallo dove il duo finnico Alen e Mikkola occupa i primi due posti. Ai 1000 Laghi è la volta di Mikkola — questo moderno soldato di ventura — portare alla vittoria la giapponese Corolla.

A Montecarlo, gara d'apertura della stagione 1976. Vittoria della Stratos di Munari e Maiga. La Stratos di Waldegaard-Thorszelius è seconda e il terzo posto è della Stratos «francese» di Darniche-Mahé.

LA STRATOS PREPARA IL SUO TERZO MONDIALE

Poi viene il rallye di Sanremo cui sono presenti diciassette scuderie ufficiali che dicono quanto sia diventata importante la corsa italiana. Un impensabile errore (la ruota di scorta diversa da come dovrebbe essere) impedisce alla Stratos con motore a 24 valvole di Munari di fare sua la gara. Ma dietro v'è pronto Waldegaard ed ecco che la vittoria resta in Casa Lancia. Mancano due prove alla conclusione del campionato mondiale rallies: la Corsica ed il rally dell'Automobile Club inglese, quello che nell'ambiente viene chiamato Rac. La Lancia ha bisogno in queste due corse di ottenere un quarto posto, almeno in una di esse. Il compito non è certo dei più proibitivi, ma non si sa mai...

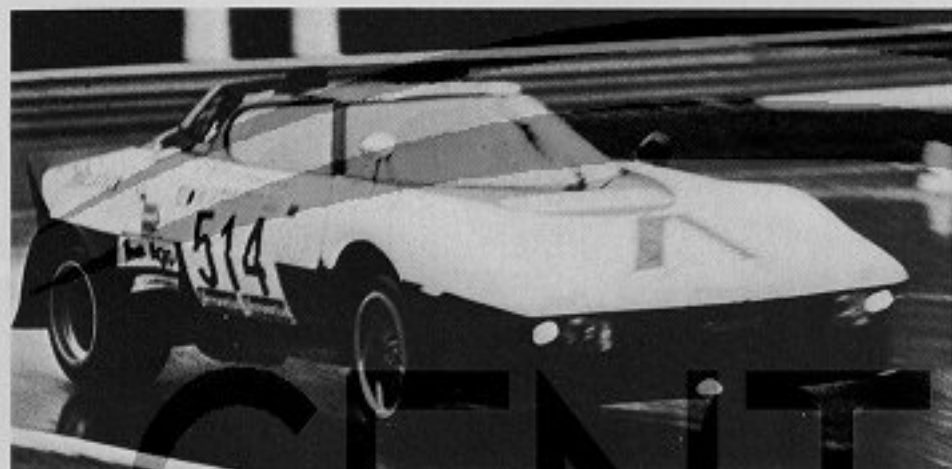
In Corsica, lotta serrata tra Lancia e Alpine Renault. Ritiri a catena, ritmo sostenuto, poi restano in lizza per il successo finale l'Alpine Renault del bravo Nicolas e la Stratos privata di Darniche, ottimo pilota, mai abbastanza lodato per la sua serietà e le sue doti ed il cui grande sogno è di vincere una volta in Marocco, naturalmente con la Stratos. Battaglia a colpi di secondo e vittoria definitiva di Darniche, cui l'importatore in Francia di Lancia ed Autobianchi, Chardonnet, consente di correre appunto con una Stratos.

Ancora il Rac ed ancora una volta è Makinen, l'indistruttibile, a spuntarla con la Ford. Ma la Lancia, specie con Waldegaard, è protagonista: basti dire che su settanta prove speciali lo svedese è il più veloce per ben 45 volte (5 volte alla pari con altri piloti), mentre Makinen si aggiudica soltanto una «speciale». Ma ciò che conta è il successo finale. Delusione per la Lancia, ma giusta soddisfazione per il terzo titolo mondiale che dice quale sia l'efficienza raggiunta dal team torinese nei rallies. La leggendaria Stratos ha confermato appieno le sue grandissime doti, la Beta coupé continua le esperienze, forse

più gravose di quanto la fabbrica pensava. Ma non tutte le vetture da corsa si chiamano Stratos. Ormai una stagione di gare è praticamente legata all'altra, non soltanto nei rallies. Comincia il 1976 ed il celebre «Monte» è pronto a ricevere la prima sfida dell'anno. Anche Munari partecipa alla corsa senza il suo numero preferito (il 14) e per lui è motivo di preoccupazione, ma è sempre il pilota veneto l'uomo da battere. E con lui la grande Stratos. Le Fiat Abarth 124 spider sono alla loro ultima corsa. La 131 Rallye è pronta a sostituirle. Munari che corre con Maiga

(Mannucci è passato a dirigere il team al posto di Audetto) guadagna tempo prezioso nelle prime prove di velocità attorno a Sanremo e Waldegaard lo tallona da par suo. Poi un'improvvisa bufera di neve fa battere il cuore a Munari: la sua Stratos non ha le gomme adatte. Ad un certo punto a qualcuno può sembrare che lo svedese della Lancia voglia infastidire oltre misura Munari, ma tutto torna subito tranquillo. Vince il «Drogo», secondo è Waldegaard e terzo ancora lui, il privato Darniche con la sua Stratos. La prima pietra per il titolo 1976 è dunque posta.





Immagini dell'album Stratos del 1975: una stagione fortunata.

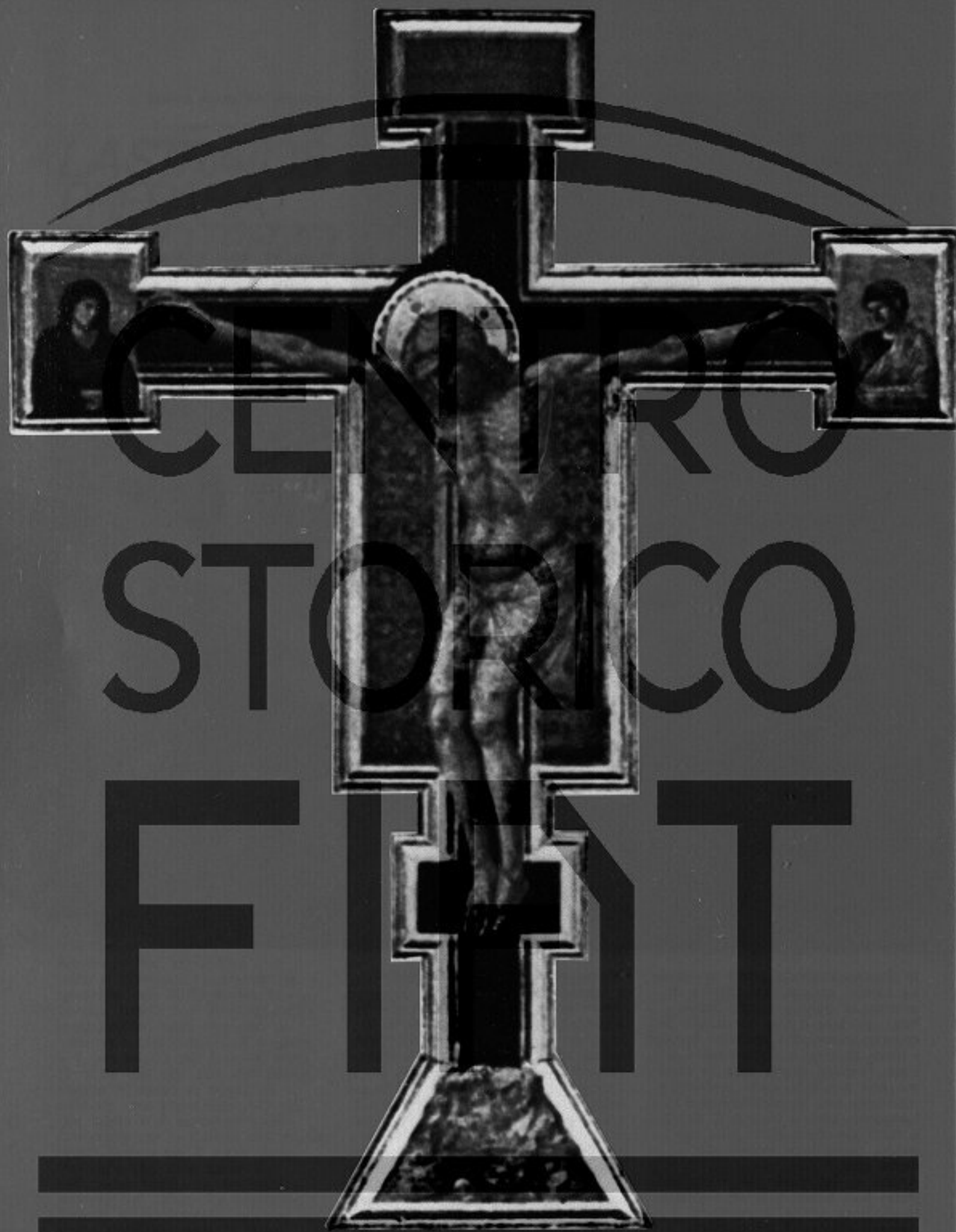


In Svezia, seconda prova mondiale. La Lancia accusa una battuta di arresto. In questo mezzo passo falso giocano anche condizioni di organizzazione che possono favorire i piloti di casa e dell'industria di casa. Percorsi segreti che lo sono ma non per tutti, certe preferenze, insomma, per le fabbriche svedesi. Lampinen con la Stratos è quarto e raccoglie dieci punti che, più avanti, potrebbero essere utili, molto utili.

Anche al Tap (rally del Portogallo) Pinto non riesce a tenere lontana la sfortuna. Viene riconosciuto come il pilota più combattivo, ma non gli può bastare. Munari-

Maiga continuano la loro marcia e vincono sulla Toyota di Andersson. Raffaele Pinto è quarto. Montecarlo e il Tap sono soltanto le prime due prove del campionato rallies 1976. La strada per il terzo «mondiale» è ancora lunga e la Lancia tenterà di battersi, come sempre, per riconfermare le sue capacità. Tuttavia le corse, si sa, sconvolgono spesso programmi e speranze e neppure la Lancia può sfuggire a questa legge.

G. R.



S. Maria Novella, Firenze.
Il Crocifisso.

Giotto

oltre i veli della leggenda

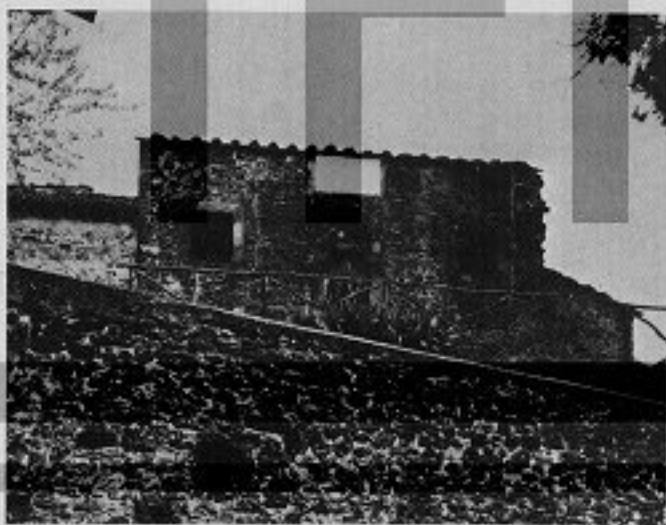
di Alberto Vigna

In Mugello sul Colle di Vespignano nel comune di Vicchio la casa natale di Giotto? Dopo incertezze, dispute e discussioni protrattesi attraverso secoli, ma rincrudite alla fine del 1800, ora storici, critici e studiosi propendono per l'assegnazione a Vespignano e al suo poggetto, con un groppo di case attorno all'antica chiesa ed ai ruderi di una vetusta torre, del luogo natale e della stessa casa in cui Giotto vide la luce. Troppi elementi concordano e conducono a questa cerchia di prati in pendio, a questi filari di piante che fanno scriminatura tra l'erba sino alla cima della collinetta, proprio a quei muri di sasso che rimangono di una costruzione antichissima e certamente preesistente all'epoca di Giotto, dove ora è stato sistemato più che un museo un Centro bibliografico giottesco divenuto meta non soltanto di studiosi italiani, ma anche in numero rilevante di turisti stranieri. Il fascino della Toscana unisce i suoi richiami a quelli del nome del prodigioso rinnovatore della pittura italiana, dell'annunciatore dell'intero corso della pittura rinascimentale toscana, l'uomo che è alle origini di tutta la pittura moderna. Dalla metà circa del Quattrocento questo colle è indicato come il luogo natale di Giotto nel notissimo passo dei *Commentari* di Lorenzo Ghiberti; ma sul finire del secolo scorso ed agli inizi di questo si ebbe aspra contesa, con quella passione scontrata ed acuta che sa di fazione un poco provinciale ma che è tanto to-

scana, tra chi voleva Giotto nativo di Vespignano di Vicchio e chi riteneva fosse invece gloria di Firenze avergli dato i natali per essere egli del «sestiere di San Pancrazio».

La disputa prese le mosse dalla proposta fatta, nell'ottobre del 1891, da Giosuè Carducci di erigere per sottoscrizione popolare (erano anni in cui con lirette non svalutate il «popolo» spontaneamente partecipava a queste sia pur esteriori manifestazioni di cultura, che sono anche orgogliose affermazioni di spirito nazionale, senza che nessuno ci trovasse a ridire) un monumento al grande artista nella piazza principale di Vicchio, paese che raccoglie nella sua giurisdizione tutto l'antico territorio vespignanese. Il poeta era rimasto colpito dalla bellezza del luogo, dall'armonia del borgo, esaltato dai ricordi giotteschi; sotto il suggello prestigioso della sua firma sorse un comitato che raccolse i fondi per il monumento, inaugurato poi l'8 settembre del 1901. Appena la proposta carducciana fu nota, su

un periodico fiorentino «Arte e Storia» comparve una breve notizia anonima (si sa però che il compilatore era Iodoco Del Badia autorevole ufficiale dell'archivio di Stato) nella quale si diceva che sarebbe stato il caso di discutere dove il monumento a Giotto dovesse sorgere dato che nuovi documenti, ritrovati da Gaetano Milanesi, avrebbero dimostrato in modo inoppugnabile che Giotto era nato fiorentino «del popolo di Santa Maria Novella».



La casa sul colle di Vespignano che la tradizione vuole come luogo di nascita di Giotto.

Recentemente restaurata,
la casa di Giotto ospita
una raccolta di «ricordi giotteschi»
e un Centro Bibliografico.

Pagina di fronte,
Galleria degli Uffizi, Firenze.
Madonna d'Ognisanti.



Tra tradizionalisti ed innovatori non vennero risparmiati colti. Il Milanese, chiamato in causa, si mantenne prudentemente in una atmosfera di dubbio mentre il Dal Badia mitragliava di testimonianze i suoi avversari; ma nessuna di queste «prove» resse alla critica che i vecchiesi fecero, sostenuti dall'autorità di uno studioso tedesco, il Davidsohn, che nel «Repertorium für Kunstwissenschaft» controbatté gli argomenti dello studioso fiorentino. Infine Carducci si disse a sua volta persuaso delle origini mugellesi di Giotto e scrisse «Non poteva non essere così. Con tante attinenze e relazioni in Mugello, Giotto

doveva pur essere anche di terra e di nascita Mugellese. E poi la tradizione antica e storica non si scavalca così leggermente». E Giotto Mugellese rimase.

L'anno della nascita di Giotto è comunemente indicato nel 1267, data che si desume dalla testimonianza di A. Pucci il quale scrisse che il pittore morì a settanta anni nel 1337 anno calcolato secondo riferimenti fiorentini, che in realtà corrisponde invece al 1336. Il padre Bondone è indicato dal Vasari come «lavoratore della terra e naturale persona». Il nome Giotto sarebbe contrazione di Angiolo o Angiolotto od anche Ambrogiotto od infine Parigiotto o Ruggerotto; ma c'è chi ritiene Giotto sia nome intero. La sua era famiglia di povera gente, di modesti lavoratori con una piccola casa allora di due piani (il secondo è crollato a causa di un terremoto nel 1919) un fazzoletto di terra da coltivare ed un gregge a cui badare. Il gregge veniva affidato alla sorveglianza di Giotto giovanetto.

La casa natale dell'artista fu nel corso dei secoli riprodotta da disegnatori e pittori con fedeltà. Si affacciava sulla strada di accesso all'antico borgo, con piccole finestre arcuate, disposte simmetricamente rispetto all'ingresso privo di ornamenti, che furono poi aggiunti durante restauri eseguiti nel 1840. Quando il comune di Vicchio poté disporre di mezzi per l'acquisto dello storico piccolo edificio fece eseguire rilievi, ripristinare il porticato, rintracciare i caratteri di sicura autenticità del complesso della casetta e dello stabile confinante e dei rimanenti corpi del fabbricato. Si diede avvio ai lavori di restauro e di sistemazione sino al ripristino di un autentico edificio di abitazione di origine dugentesca, inquadrato in un ambiente di espansa bellezza. E qui ha ora sede il Centro di interesse storico e didattico che di anno in anno si arricchisce ed è già ben noto in Italia ed all'estero. Così accade, come lo scorso anno, che un paio di grandi pullman svedesi, partiti da Stoccolma in poche tappe siano giunti sul colle di Vespignano meta di un viaggio di cultura

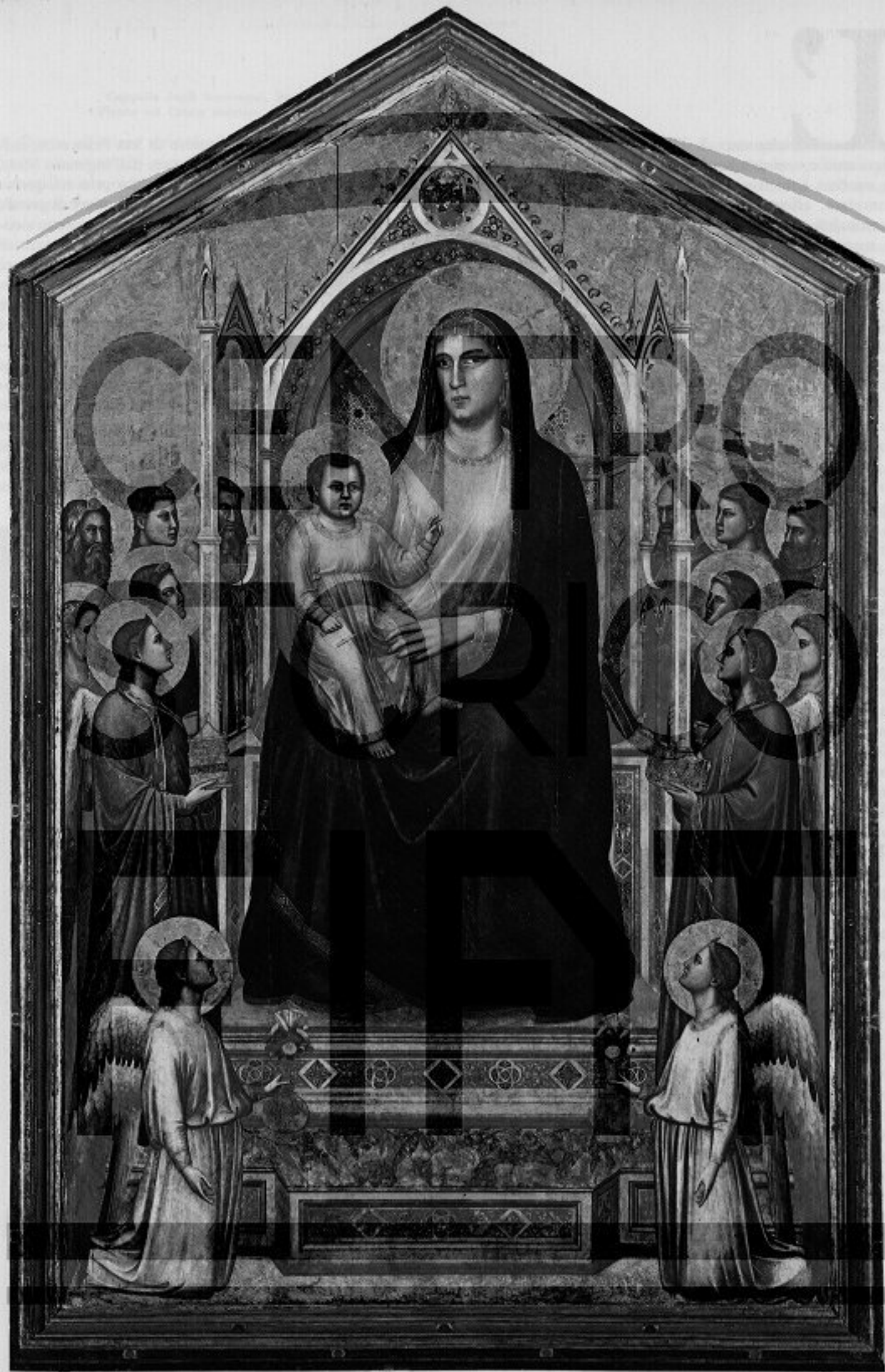
e che in essi fossero prevalenti i giovani di un istituto di studi che si accostarono alla casa con riverente rispetto.

Il Mugello non per niente è detto «terra di pittori, terra da tritare e da impastare; terra che fa volume e colore insieme». Così scrisse Piero Bargellini. Ricordava il colore dorato delle stoppie, il verdino dei primi grani ed i verdoni degli ultimi prati, l'oro dei pioppi ed il rame delle querce, il nero dei cipressi ed il giallo dei cornioli. Il Mugello è avaro di frutti, ma ricco di pittura, aggiungendo poi: «Il suo prodotto è quello dell'arte, anzi della pittura. E Giotto è mugellano anche in

questo; non potrebbe essere che mugellano. Si dice — è documentato — che il pittore quando era riuscito ad empir la sua avara borsa di fiorini, correva in Mugello, a Vicchio, per comperarvi un podere. Comprava un pezzo della sua terra; o meglio, comprava, ricomprava un pezzo della sua pittura».

Che le cose siano andate come vuole la tradizione e come già il Ghiberti, ripreso Vasari, ne raccolse la voce nessuno potrebbe essere ragionevolmente sicuro. Ma nella vita dei grandi sono talora episodi talmente connessi con la loro personalità, anche se si esprime in leggenda, da divenire veramente integranti della figura, della loro storia, insomma «più veri del vero». Leggenda allora quella di Giotto pastorello e del suo incontro con Cimabue? «Andando un dì Cimabue — scrive il Vasari — per sue bisogne da Fiorenza a Vespignano trovò Giotto che, mentre le sue pecore pascevano, sopra una lastra piana e pulita con un sasso un poco appuntato ritraeva una pecora di naturale, senza avere imparato modo nessuno di ciò fare da altri che dalla natura. Perché fermatosi Cimabue tutto meraviglioso, lo domandò se voleva a star seco. Rispose il fanciullo che, contentandosene il padre, andrebbe volentieri. Dimandandolo dunque Cimabue a Bondone egli amorevolmente lo concedette e si contentò che seco lo menasse a Firenze...».

Il luogo dell'incontro sembra essere stato il ponte della Ragnaia sull'Ensa. Quello di oggi è evidente di epoca posteriore, ma già prima in quel luogo doveva pur esserci un ponte dato che passava la strada per la Romagna. Qui oggi una pietra «piana e pulita» reca una scritta «...in su passando Cimabue pittore vide il fanciullo sedente in terra et disegnava in su una lastra una pecora...». Alla scuola di Cimabue, Giotto, dopo essere stato per qualche tempo iscritto all'Arte della lana, si dedicò unicamente allo studio della pittura e sin dagli anni della prima giovinezza venne indicato nel novero degli artisti che fornirono cartoni per i mosaici del Battistero fiorentino.



L'

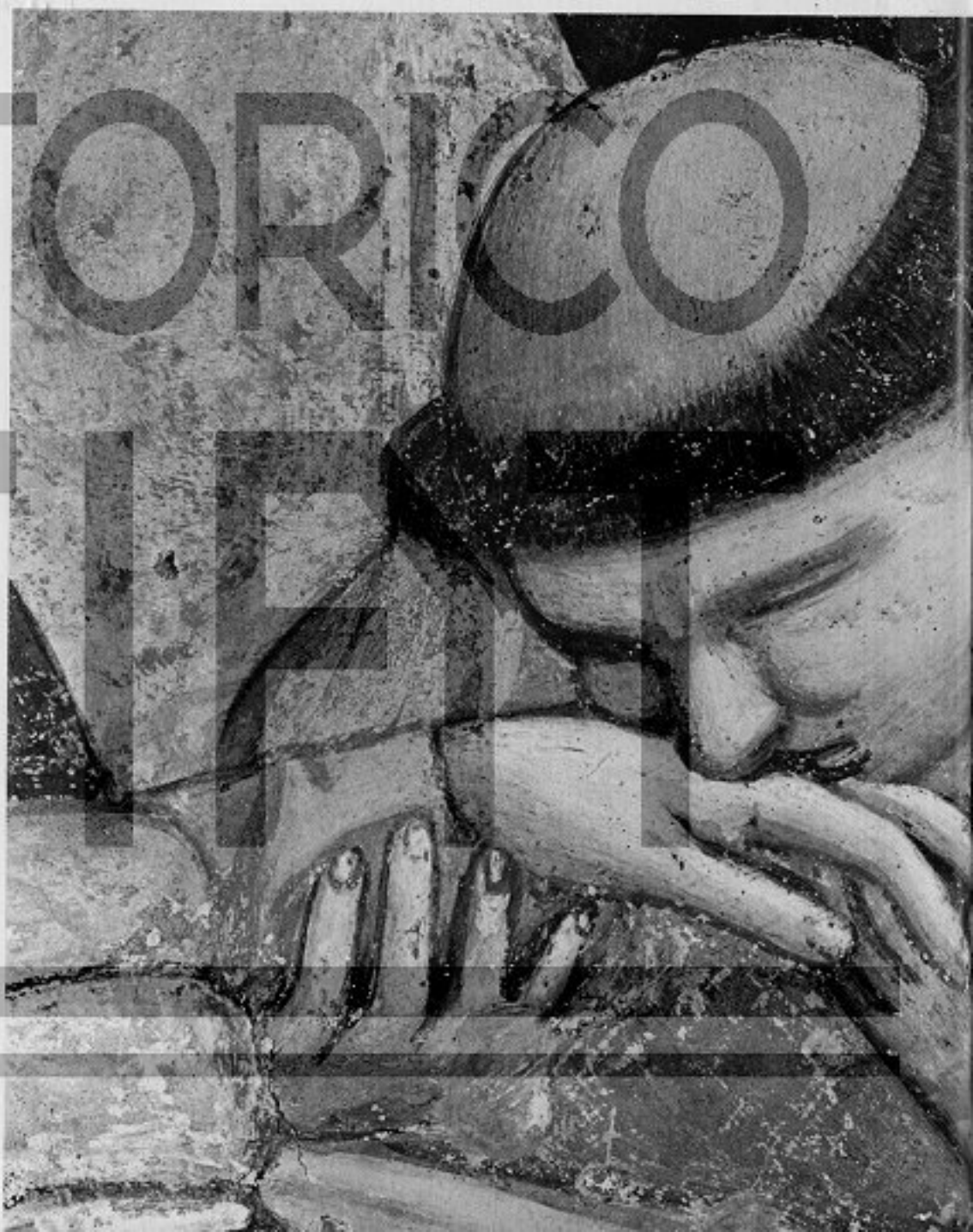
alunnato di Giotto si crede durasse circa dieci anni e venisse a conclusione probabilmente nel 1290. A ventitré anni il precocissimo artista era già un pittore completo, affermato, comunque noto in una cerchia di personalità non soltanto fiorentine; a fianco del maestro si trovavano alcuni allievi con i quali Giotto mise in attività una «équipe» che consentivagli di affrontare anche grandi imprese di pittura e cioè quella serie di affreschi ai quali ha particolarmente legato il suo nome.

Comunque il 1290 fu per Giotto un anno di molta importanza e per le cose dell'arte sua e per la sua vita privata dato che si sposò con Ciuta (contrazione di Ricevuta) di Lapo del Pela di Firenze. Della donna poco o nulla si sa, come della sua vita matrimoniale, che però fu allietata dalla nascita di ben otto figli, quattro maschi e quattro femmine. I loro nomi sono: Caterina sposata al pittore Ricco di Lapo (tra i discendenti di questa sembra abbia da annoverarsi il pittore soprannominato Giotto che operò nel secolo XIV); Chia-

ra per la quale Giotto costituì una ricca dote di case e terreni quando andò sposa nel 1326 a Colle; Lucia anch'essa sposata in Mugello e Bice, pinzochera che è quanto dire terziaria francescana (questo appellativo ricorre per la prima volta in un documento fiorentino del 1244) nel convento di Santa Maria Novella, sopravvissuta di poco al padre. I maschi erano Francesco, emancipato nel 1318, priore della Chiesa di San Martino al Colle e principale amministratore dei beni paterni (la chiesa ancor oggi si erge sul poggio e racchiude nelle modeste linee architettoniche una lunga testimonianza di semplicità e di fede delle genti di Vespignano); un altro figlio si chiamava a sua volta Francesco e pare abbia tentato senza fortuna le vie della pittura; gli altri due erano Bondone detto Donato e Niccolò, ma non si conosce altro di essi che il nome.

Fu sempre nel 1290, anno di marca per il pittore, che Giotto iniziò la prima attività in Assisi con gli affreschi delle storie bibliche nella parte alta

delle pareti della Basilica Superiore di San Francesco, nella prima e seconda campata a muovere dall'ingresso. Molti studiosi concordano nel ritenere che proprio in questo ciclo pittorico siano da identificare le prime opere di grande impegno del maestro. Ma quali di tali affreschi siano sicuramente di sua mano è ancora motivo di dispute e di controversie, rese più incerte e di difficile soluzione per l'attuale cattivo stato in cui si trovano gli affreschi talvolta ridotti a frammenti. Cimabue aveva eseguito le opere del presbiterio e del transetto; altri pittori, tra i quali sicuramente Jacopo Torriti e seguaci di scuole toscana e romana, l'ornamentazione verso la navata. Oggi è arduo distinguere l'apporto dei singoli artisti, riconoscere le diverse «mani». Le ultime due «Storie di Isacco» dalla maggior parte dei critici sono oggi assegnate a Giotto insieme all'Andata al Calvario, alla Crocifissione, a Gesù tra i dottori, al Battesimo ed al Compianto di Cristo alla Resurrezione. C'è chi propende a dar la firma



di Giotto all'intera serie degli affreschi e chi pone molti limiti ed infine chi giunge a negare ogni sua partecipazione al ciclo, affermando che le primizie dell'attività giottesca siano da ridurre alla sottostante serie dedicata alla Leggenda Francescana. Si parla di un maestro di Isacco, poco noto pittore, di Giotto più anziano, ma da lui influenzato ed anche di Pietro Cavallini grande pittore romano, sensibilizzato da Giotto e da quel suo dipingere per «volumi». Vengono avanzate ipotesi di un viaggio di Giotto proprio a Roma per maturare conoscenza della pittura antica e dei mosaici, nel corso del quale avrebbe avuto un importante contatto con Arnolfo. La questione della attribuzione delle «Storie bibliche» è tuttora aperta, ma si può notare che in esse appaiono elementi di natura artistica ed un linguaggio pittorico del tutto diversificati dall'opera del Cimabue e consoni, per colorito ed intensità espressiva, al ciclo francescano, tradizionalmente attribuito a Giotto anche se senza alcuna

prova documentaria. Si sa però che per questi affreschi egli ricevette incarico da fra Giovanni di Muro, ministro generale dei francescani e che il tempo in cui li creò spazia tra il 1297 e il 1299.

L'anno dopo, proprio all'inizio del nuovo secolo, Giotto è a Roma per eseguire l'affresco della loggia lateranense raffigurante Bonifacio VIII che indice il Giubileo. In quell'occasione sembra abbia dato i disegni per i mosaici della Navicella nell'atrio di San Pietro, ma non si ha certezza e si deve soltanto avanzare l'ipotesi su pur fondate supposizioni (alcuni propendono a spostare questa data di dieci anni e cioè ad una successiva visita di Giotto a Roma).

A questa permanenza di Giotto in Roma è legato il famoso episodio conosciuto da tutti gli studenti, non vi è scuola o docente che non lo racconti loro. Ed è episodio — vero o supposto che lo sia — da caratterizzare l'uomo; abbiamo detto era di estrazione contadina e

doveva avere l'irridente scaltrezza propria del volgo toscano, unita alla prudenza di chi sa che con i potenti è sempre meglio trattare. Ma ecco la storia dell'«O» di Giotto come ce la narra il Vasari: «Non è meraviglia... che Papa Benedetto IX da Trevisi mandasse in Toscana un suo cortigiano, a vedere che uomo fusse Giotto e quali fossero l'opere sue, avendo disegnato far in San Pietro alcune pitture. Il quale cortigiano venendo per veder Giotto, e intendere che altri maestri fossero in Firenze eccellenti nella pittura e nel musaico, parlò in Siena a molti maestri. Poi avuti disegni da loro, venne a Firenze, e andato una mattina in bottega di Giotto che lavorava, gli espose la mente del Papa e in che modo si voleva valere dell'opera sua, ed in ultimo gli chiese un poco di disegno per mandarlo a Sua Santità. Giotto che garbatissimo era, prese un foglio, ed in quello con un pennello tinto di rosso, fermato il braccio al fianco per farne compasso, e girato la mano, fece un tondo sì pari di sesto e di profilo, che fu a vederlo una meraviglia.



Il ponte della Ragnaia, sul torrente Ensa:
secondo la leggenda
qui Giotto avrebbe incontrato Cimabue.

Pagina di fronte.

Cappella Bardi, S. Croce, Firenze.
«Morte e funerali di San Francesco», particolare.



Cio fatto, ghignando, disse al cortigiano: «Ecco vi il disegno». Colui come beffato disse: «Ho io avere altro disegno che questo?». «Assai e pur troppo è questo» rispose Giotto «mandatelo insieme agli altri, e vedrete se sarà conosciuto». Il mandato vedendo non poter altro avere, si partì da lui assai male soddisfatto, dubitando non essere uccellato. Tuttavia mandando al Papa gli altri disegni e i nomi di chi gli aveva fatti, mandò anco quel di Giotto, raccontando il modo che aveva tenuto nel fare il suo tondo senza muovere il braccio e senza seste. Onde il Papa e molti cortigiani intendenti, conobbero per ciò quanto Giotto avanzasse d'eccellenza tutti gli altri pittori del suo tempo».

La permanenza romana non si protrasse a lungo dato che si ha certezza della sua presenza a Padova dal 1302 al 1306, chiamato dai frati minori per eseguire gli affreschi della Chiesa del Santo che non ci sono pervenuti, ma dei quali si ha storica notizia.

Giotto è nel pieno della sua maturità artistica, comincia a raccogliere una certa fortuna ed a poter disporre di mezzi quali mai prima aveva posseduto. Ora in due documenti, del 25 e del 26 maggio 1301, viene menzionata una sua proprietà in Firenze «in burgo de foris a porta Panzani», relativi alla vendita di una casa che confinava appunto con quella da lui posseduta. Ben pochi documenti o tracce ci sono giunte e quindi questi labili riferimenti acquistano importanza per seguirlo nella cronaca della sua vita nella quale si procede con difficoltà attraverso attribuzioni di opere. In questo tempo si dice che Giotto abbia fatto un viaggio a Rimini ed a Ravenna o si sia fermato in queste città. Nella prima avrebbe lavorato nel Tempio Malatestiano per affreschi che non ci sono giunti. Con molta probabilità avrà fatto sosta durante il viaggio per recarsi a Padova dove lascerà una delle più alte testimonianze pittoriche del suo tempo nel ciclo murale nella Cappella dell'Arena che gli venne commesso da Enrico Scrovegni. Forse anche l'architettura dell'edificio è di Giotto.

La tradizione vuole che mentre lavorava agli affreschi della Cappella degli Scrovegni, ai quali attese per circa quattro anni, abbia ricevuto la visita di Dante. Con il poeta sembra sia stato legato da vincoli di amicizia; si tratta di notizie trasmesse oralmente e non se ne ha la documentazione. Resta il fatto che Dante fa menzione di Giotto nel Purgatorio quando dice: «Credette Cimabue nella pittura — tener lo campo, e ora Giotto ha il grido — sì che la fama di colui è scura».

La poetica medioevale ha il suo culmine negli affreschi della Cappella dell'Arena, così chiamata per la prossimità dell'anfiteatro romano od anche Madonna della Carità o dell'Annunciata. Si sviluppano per oltre 29 metri di lunghezza, otto e mezzo di larghezza e circa tredici di

altezza; ricoprono interamente l'unica navata della cappella raffigurando episodi della vita di Gesù e, all'interno della parete di ingresso, il Giudizio universale. In tre zone sovrapposte si svolge la narrazione dei fatti che inizia con le storie di Gioacchino, continua con quelle della Vergine e quelle più propriamente della vita di Gesù. Il racconto prosegue con le storie della Passione, dall'ultima Cena alla Flagellazione, con l'andata al Calvario e tante altre testimonianze e narra-

zione di episodi della santa vicenda del Salvatore. Vi sono fasce trasversali decorate di angeli e di santi e la grande parete del Giudizio universale. Ogni parte è legata da un insieme di impostazione e di ideazione che fanno di questo monumento una delle vette più alte della pittura di ogni tempo.

Si rileva facilmente il divario stilistico rispetto alle opere della Chiesa di Assisi; anche la tecnica esecutiva appare differenziata per l'impiego più insistito di rifiniture a tempera. Specie nelle storie di Gioacchino si accentua il concetto volumetrico della figura umana; il colore e la luce sono maggiormente fusi, il paesaggio acquista potenza suggestiva, diviene più sensibile alla spazialità; le figure, gli atteggiamenti, l'intensità degli sguardi esprimono violenza drammatica, come nel famoso riquadro del «compianto sul Cristo morto» uno dei più celebri del ciclo, con gli angeli che volano «in picchiata» e sono così drammaticamente moderni ed intensamente espressivi.

Tra il 1305 e il 1312 Giotto, divenuto ormai benestante, esegue opere a Firenze, cura i suoi interessi lasciando tracce in documenti come in quello di affitto di una casa di sua proprietà nel sestiere di San Pancrazio a tale Bortolo Correggia o per il noleggio, a prezzo piuttosto elevato, di un telaio a Bartolo di Rinuccio o per essersi fatto garante di un prestito. Della ascendenza contadina in Giotto rimangono segni di quel vivere in economia, di quel «badare alle cose» di quel «rispettare la roba» che tanto più tra i toscani, di tradizione un poco «sparagnina», è norma di vita. Così nel dicembre del 1313 egli dà incarico a Benedetto del fu Pace, di recuperare alcune masserizie, che non dovevano essere molto preziose ma che sarebbe stato inutile sprecare, rimaste presso Filippa di Rieti sua padrona di casa a Roma.

Nel 1315 ha una lite col notaro Grimaldo per il possesso di terre a Colle di Vespignano ove cedette un podere alla figlia Bice ed emancipò poco dopo il figlio Francesco. È probabile un suo secondo viaggio a Padova nel 1317 durante il quale avrebbe eseguito i perduti affreschi del palazzo della Ragione. C'è chi crede che in quell'occasione Giotto abbia fatto sosta a Ravenna per un nuovo incontro con Dante.



T

Firenze, il bel campanile di S. Maria del Fiore.

ra il 1320 e il 1325 si colloca il periodo di tempo in cui Giotto avrebbe eseguito la decorazione delle cappelle Bardi e Peruzzi e di altre due perdute in Santa Croce di Firenze; intanto porta a termine alcuni dei più noti crocifissi per certo suoi o a lui attribuiti e la Madonna in Maestà della chiesa di Ognissanti ora agli Uffizi. I freschi della cappella Peruzzi raffigurano fatti della vita di San Giovanni Battista e episodi concernenti San Giovanni Evangelista. Furono eseguiti quasi contemporaneamente a quelli della cappella dei Bardi tra il 1316 e il 1322, come ha scritto lo Gnucci con «un più largo e potente spirito umanistico». Nuovi acquisti di terreni nel 1322 da Bettino di Pace a Colle di Vespignano; il pagamento verrà saldato tre anni dopo, in vista anche del contratto di matrimonio della figlia secondogenita Chiara alla quale diede ricca dote di case e campi. Fu in quel tempo o poco dopo, forse nel 1327, che Giotto, assieme a Taddeo Gaddo e a Bernardo Daddi ed altri, si iscrisse all'Arte dei medici e speziali che, a partire da quell'anno, decise di accogliere anche i pittori.

Si son fatte ipotesi anche di un viaggio di Giotto in Francia dove ad Avignone — secondo il Vasari — avrebbe eseguito tavole e pitture, ma di questo viaggio si è tramandata notizia soltanto per tradizione orale mentre a partire dal 1° dicembre 1328 vari documenti testimoniano la sua presenza a Napoli presso Roberto di Angiò. Nella città partenopea si sarebbe fermato fino verso il '33-'34 con una interruzione per un viaggio a Bologna, ma tutte le opere eseguite in quegli anni a Napoli e a Gaeta sono state cancellate dal tempo e non ne sussiste nessuna prova documentabile. Anche di un soggiorno fatto a Milano, forse nel 1335, al servizio del Duca Azzone Visconti, si ha notizia ma non prove, mentre si sa che Benedetto XII nel 1334 lo aveva chiamato ad Avignone per eseguire un ciclo pittorico raffigurante la storia dei martiri; ma l'età e motivi di salute gli impedirono la faticosa trasferta.

A Firenze intanto riceveva riconoscimenti ed onori. Il 12 aprile 1334 con pubblico decreto è nominato «Magister



et gubernator» dell'Opera di Santa Reparata cioè il Duomo dedicato poi a Santa Maria del Fiore; è anche nominato architetto delle mura e delle fortificazioni cittadine proprio come accadrà a un altro genio toscano, a Michelangiolo.

Già il Vasari nella intestazione della vita di Giotto dichiara l'artista non soltanto pittore, ma anche scultore e architetto, accennando a vari progetti come quello della fortezza della Agosta a Lucca e di altre costruzioni assai impegnative. Già si era detto che egli avrebbe partecipato anche come architetto alla costruzione della cappella degli Scrovegni e al Ponte della Carraia di Firenze. Resta per certo che il 18 luglio 1334 pone le fondamenta del campanile del Duomo da lui disegnato e che resterà intitolato al suo nome. Non poté vederne il completamento e lo seguì «fino ai primi intagli» cioè all'ordine inferiore dei bassorilievi. Il Ghiberti sostiene che le formelle «furono di sua mano scolpite»; rappresentano episodi della creazione e alcune si suppongono ideate fors'anche realizzate da lui. Tuttavia si sa che in maggioranza sono state

eseguite da Andrea Pisano e dai giovani della sua bottega. Il Ragghianti attribuisce a Giotto gli esagoni marmorei del primo ordine: creazione di Adamo ed Eva, i progenitori al lavoro, la caccia, la musica e la vendemmia. Completando il campanile Andrea Pisano e Francesco Talenti modificarono le primitive linee giottesche.

La morte di Giotto avviene a Firenze l'otto gennaio 1337; di quale malattia non si sa. Si sa invece che aveva ancora vicino la moglie, monna Ciuta. Il Comune lo fa seppellire in Santa Reparata con grandi onori ed il Villani nota «il qual privilegio si tenne per singolarissimo».

I contorni della sua figura umana sono sfumati in una vaga indeterminatezza; invece il significato universale e perenne della sua opera resta nella storia della nostra civiltà fondamento di tutta la pittura che con lui chiude il Medioevo e apre la strada ai tempi moderni.

A. V.

LANCIA

settant'anni

Ricorre quest'anno il 70° anniversario di fondazione della Lancia: il rogito notarile che sanciva l'iniziativa di Vincenzo Lancia e del socio Claudio Fogolin reca infatti la data del 29 novembre 1906.

Settant'anni di vita, di lavoro, di successi e di difficoltà, di avvenimenti lieti e meno lieti, di espansione e di progresso durante i quali la storia della Lancia e la storia dell'automobile si sono strettamente identificate, dando all'intrapresa del fondatore un significato che trascende i limiti del semplice fatto imprenditoriale per assumere il valore più universale di conquista umana.

Nata in un periodo storico ricco di fermenti che alimentavano la speranza-intuizione in quello che avrebbe rappresentato il veicolo a motore per l'evoluzione civile del nostro secolo, la Lancia vi doveva contribuire in misura primaria attraverso una ininterrotta attività progettuale, tecnica, produttiva che fin dai primi anni di vita fece identificare il suo nome, anche fuori dei nostri confini, con l'originalità creativa, il coraggio innovatore.

E nel volgere dei decenni — settant'anni così densi di vicende, di progressi scientifici e di pensiero, ma anche di paurosi contrasti politici, sociali e militari — gli uomini che si sono succeduti a Vincenzo Lancia nella guida della Società ne hanno conservato gli ideali anche quando, in tempi più recenti, diventata l'automobile un fenomeno di massa, sulla concezione quasi religiosa della bella meccanica anticipatrice sono andate sovrapponendosi esigenze industriali e commerciali fondate sui grandi numeri.

La storia dei modelli Lancia, e delle priorità che frequentemente hanno espresso, trova oggi la sintesi più convincente nel Museo Vincenzo Lancia: dall'Alfa (la prima Lancia, uscita nel settembre del 1907, dieci mesi dopo la fondazione della Società) alla Theta 1913 (prima auto con

impianto elettrico incorporato), dalla leggendaria Lambda nata nel 1922 (carrozzeria a struttura portante, motore con i cilindri a V stretto, sospensione anteriore a ruote indipendenti) alle lussuose Dilambda e Astura 8 cilindri, dalla famosa Aprilia (quattro ruote indipendenti, freni posteriori centrali, carrozzeria a due volumi di forma aerodinamica) che vide la luce nel 1937, l'anno della morte di Vincenzo Lancia, all'Aurelia del secondo dopoguerra, fino alle vetture degli Anni Sessanta che hanno continuato a rispettare le tradizioni di avanguardia della Casa: la Flavia con il motore «boxer» e la trazione anteriore, la Fulvia e il suo glorioso coupé dalle mille vittorie.

Tutto questo — e non soltanto questo — appartiene al passato, remoto e recente. Ma la storia della Lancia continua, e a celebrazione del suo settantesimo anno esce adesso il nuovo modello Gamma che, con le sue caratteristiche di progetto, meccaniche ed estetiche, si riallaccia a quei requisiti di modernità e di spirito innovatore che sono le linee costanti della Casa. La Gamma — nelle versioni berlina e coupé, entrambe con lo stile Pininfarina — vede la luce in un momento tuttora difficile per l'economia e per l'automobile, ma con la piena fiducia da parte della Lancia di rappresentare, accanto alle rinnovate Beta, un solido supporto a quell'espansione produttiva, commerciale e di esportazione che gli ingenti investimenti dell'ultimo quinquennio hanno propiziato.

Che il modello Gamma esca in concomitanza con un importante anniversario è una semplice, felice coincidenza. Ma è anche un auspicio di successo, di continuità, di fiducia. Senza retorica, si aggiunge al libro cominciato nel lontano 1906 una nuova pagina che riepiloga la laboriosità e l'impegno di tutti gli uomini della Lancia per un ulteriore passo avanti sulla strada del progresso dell'automobile e del consolidamento della vecchia-giovane Casa torinese.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Anno L. 5 - L. 8
Sensato 2,75 - 4,25

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Dono agli Abbonati del "Corriere della Sera",

UFFICI DEL QUOTIDIANO:
Via Solferino, 28
MILANO

Anno IX. — N. 33.

Il 13 Agosto 1907.

Centesimi 10 il numero.



La fine del "raid", automobilistico Pechino-Parigi: arrivo della vettura italiana a Pietroburgo precedendo tutte le altre.

(Disegno di A. Beltrame).

LANCIA settant'anni



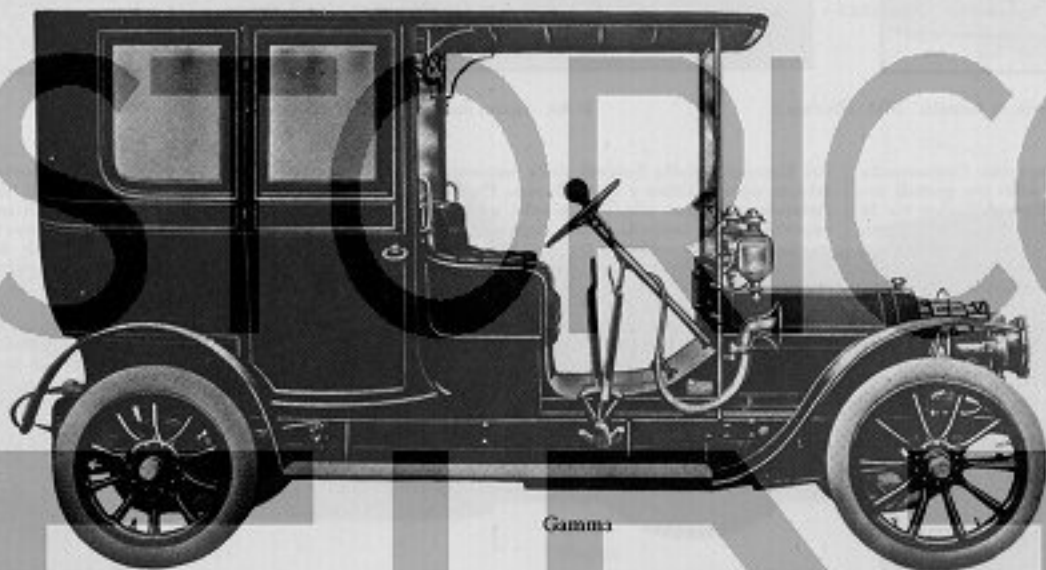
L'automobile conquista le prime pagine dei giornali: siamo nel 1907 e cinque macchine partono da Pekino per raggiungere Parigi, in un raid impossibile. L'impresa, invece, riesce ed è merito italiano: la vettura è un'Itala e gli ardimentosi sono il principe Scipione Borghese, lo chauffeur Ettore Guizzardi

e il giornalista Luigi Barzini. Più tardi quest'ultimo scriverà un libro: «La metà del mondo vista da un'automobile».

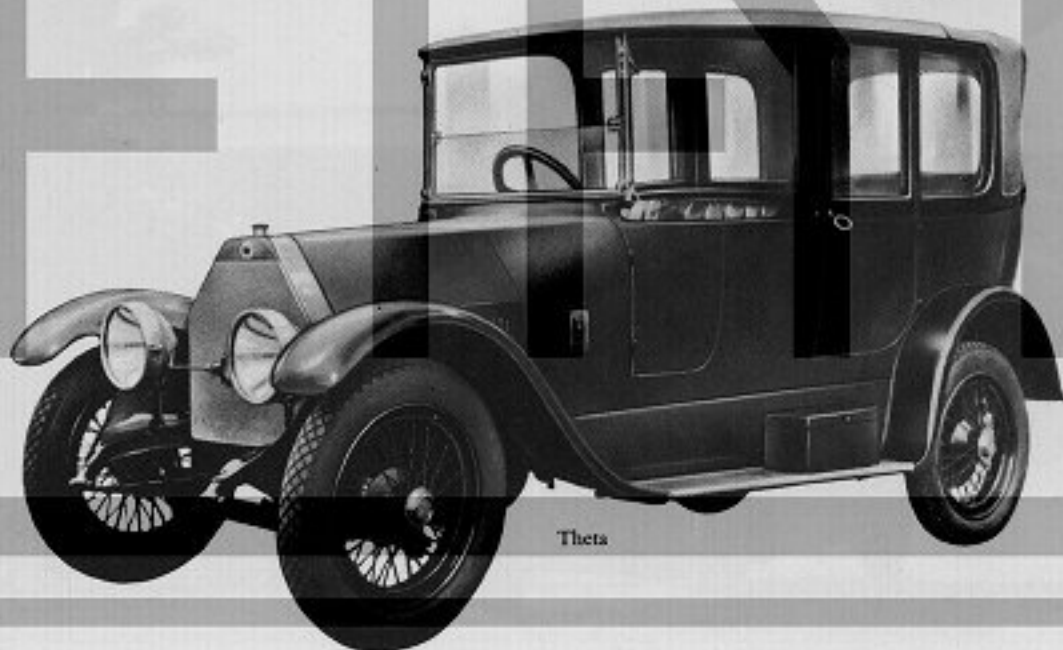
Uscita nel 1910 la Gamma è il quarto modello costruito dal giovane Vincenzo Lancia; a 4 cilindri in linea il motore è di 3460 cmc e la

velocità massima arriva a 110 km/h. La Gamma verrà costruita in oltre 250 esemplari.

La Theta: 4 cilindri, quasi cinque litri di cilindrata, 70 CV di potenza al freno, 120 km/h. Presentata nel 1913 è la prima automobile in Europa a disporre di servizi elettrici incorporati.



Gamma



Theta

L'ILLUSTRAZIONE ITALIANA

IL PRIMO TRONCO DELL'AUTOSTRADA MILANO-LAGHI, INAUGURATO DAL RE IL 21 SETTEMBRE.



Il cippo commemorativo al bivio di Lainate. (Fot. Fieschia.)



Il Re, seguito dalle autorità, s'avvia verso la tribuna d'onore.

Il 21 settembre il Re ha inaugurato l'autostrada Milano-Varese, — la prima delle tre grandi arterie destinate al traffico automobilistico tra la metropoli e i laghi. Di fronte al marmoreo cippo che ricorda il primo colpo di piccone assestato dal Presidente del Consiglio al bivio di Lainate, quindici mesi or sono, per segnare il punto di divergenza delle future autostrade per Varese e per Como, era stato eretto un gran palco; e qui avevano preso posto alcune centinaia di invitati: deputati, senatori, alti magistrati, ufficiali, combattenti e decorati, tra cui la medaglia d'oro Carabelli.

Il Re, unitamente al ministro Saracchi, è arrivato in una vettura guidata dal comm. Puricelli. Egli ne scende rapido e il sen. Crespi gli presenta i membri

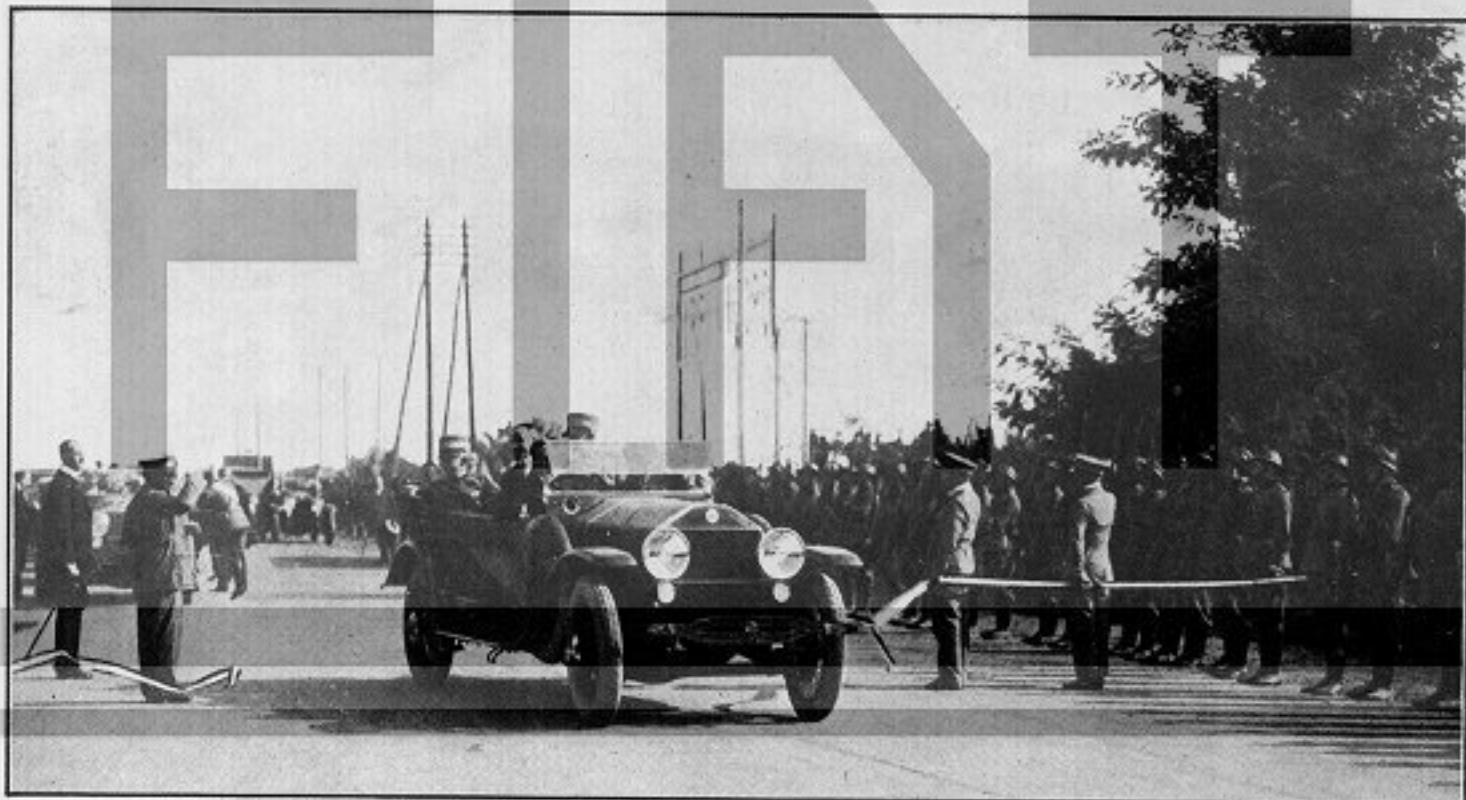
del Consiglio della Società delle autostrade, il direttore comm. Oliva e l'ing. Rusca. Poi il Re, procedendo in mezzo alle due ali, su una pedana coperta da un tappeto rosso, raggiunge fra acclamazioni il palco, seguito dalle autorità.

Dopo brevi discorsi del sen. Crespi presidente dell'Automobile Club, del sindaco Mangiagalli, dell'avv. Sileno Fabbri, presidente della Deputazione Provinciale, e del ministro dei Lavori Pubblici, on. Saracchi, il Re prende posto col sen. Crespi, col gen. Cittadini e col ministro nell'automobile che s'è collocata all'imbocco dell'autostrada di Varese sbarrata da un nastro di seta tricolore. La vettura, mentre tutto intorno scrosciano gli applausi, parte di scatto tagliando lo sbarramento simbolico.

La strada è ufficialmente aperta e su di essa, dietro la vettura reale, si snoda il lungo corteo delle automobili delle autorità e degli invitati.

Singolare corteo automobilistico: forse mai si vide così lungo tragitto — decine e decine di chilometri — con tanti segni ininterrotti della festività popolare.

Il corteo subisce una sosta presso Gallarate per attendere che il Re presenzi la cerimonia dell'inaugurazione del monumento ai caduti. La strada che qui si eleva di cinque metri sul livello della piana circostante, nerreggia per oltre un chilometro di automobili ferme. Dopo la cerimonia, l'automobile reale torna nuovamente sull'autostrada rimettendosi in testa al corteo, fino a Varese.



L'automobile reale (Lancia «trikappa»), guidata dall'ing. Puricelli, taglia il nastro tricolore e apre ufficialmente la strada Milano-Varese. (Fot. Strazza.)

LANCIA settant'anni

1924: s'inaugura il primo tronco autostradale italiano che collega Milano a Varese. Dice il cronista che «per oltre un chilometro la nuova strada nereggiava di vetture ferme». Sono tante perché a quell'epoca soltanto 50.000 italiani hanno l'automobile.

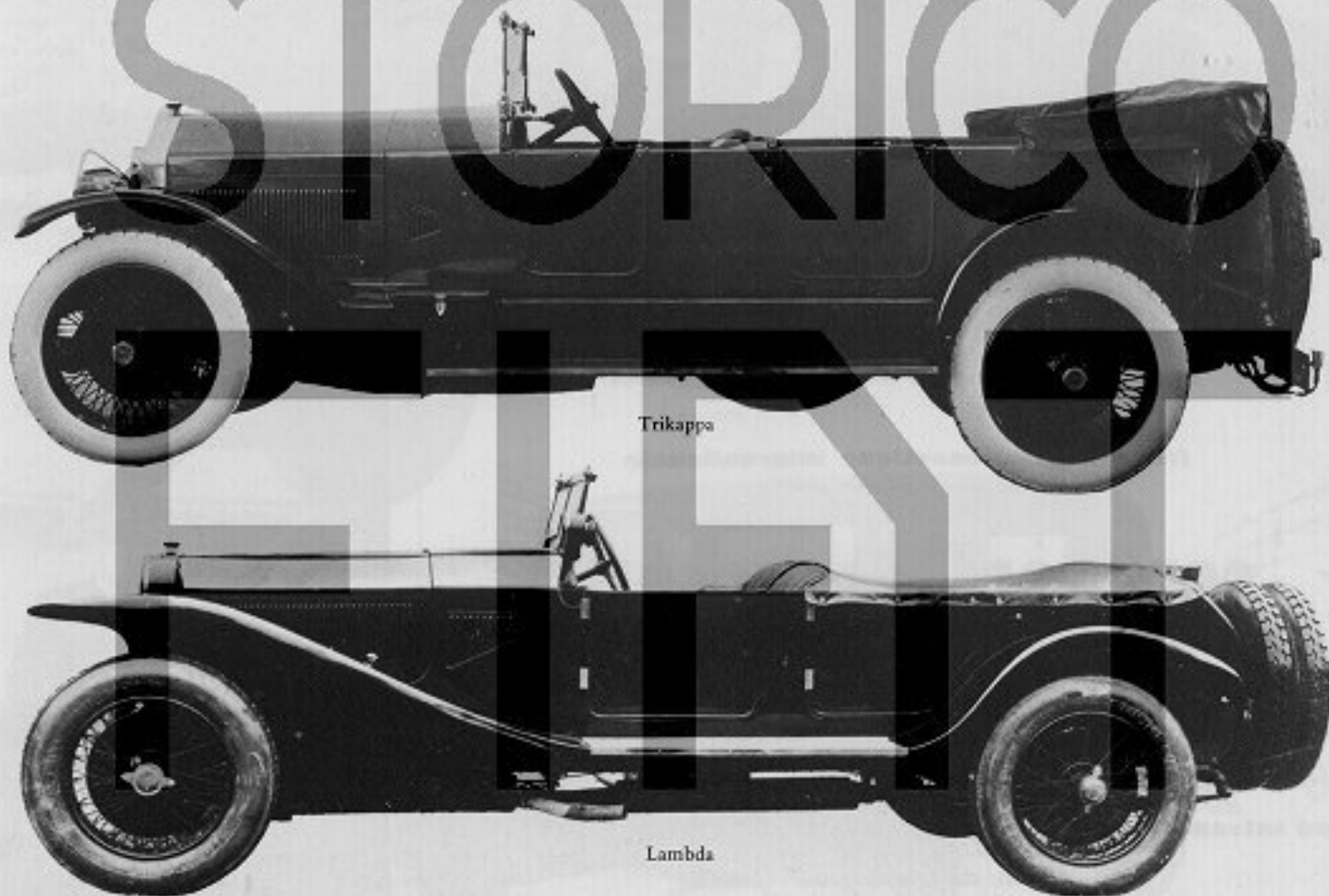
La Trikappa del 1922: la prima Lancia a 8 cilindri. Con 4600 cmc e

98 CV di potenza può contare su una velocità massima di 130 km/h. Vettura d'alta classe, la Trikappa conclude un ciclo tecnico nella fabbrica di via Monginevro.

La Lambda, il capolavoro di Vincenzo Lancia e una tappa fondamentale nella costruzione automobilistica. Basterebbe citare la sua «struttura portante» (è la prima

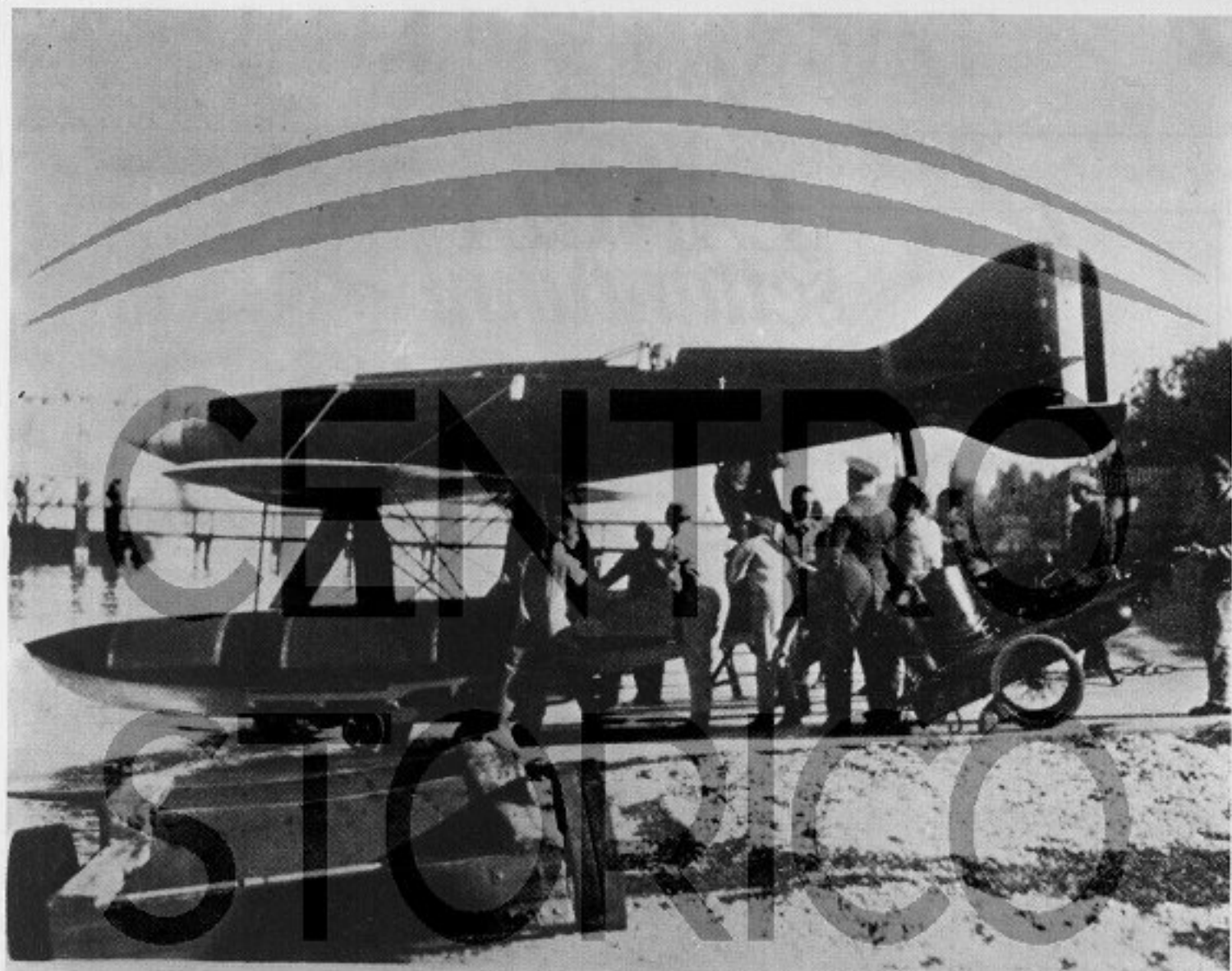
vettura al mondo così costruita) e la sospensione anteriore indipendente.

Il battesimo ufficiale della Lambda (4 cilindri a V, 2120 cmc, 49 CV, 115 km/h) avviene ai saloni di Parigi e di Londra nell'autunno del 1922, riscuotendo incondizionata ammirazione. La splendida vettura, prodotta in nove serie, rimane nel catalogo della Lancia fino al 1931.



Trikappa

Lambda



L'aereo del record viene immerso nelle acque del Lago di Garda prima del riuscito tentativo di record (circa 710 km orari).

Il documento ufficiale del record
rilasciato dalla Federazione Internazionale Aeronautica.

fédération aéronautique internationale
siège social : 4, rue galvée, paris

certificat de record

nous soussignés certifions que **Francesco Agello**
sur hydroaéron **MC72**, moteur **Fiat AS6**, a établi le **23 Octobre 1934** le
record suivant : **Vitesse sur base (709 kms 209)**
Base de Desenzano-Garda.
— Record du Monde —

le président de la F. A. I. :

pour le **Rég. Aero. Club d'Italia**,

le secrétaire général :

Paul Bissaudin

le président :

Luigi Agello



Francesco Agello
accanto all'idrocorsa MC72
del record.

LANCIA settant'anni

Anni Trenta. Il record mondiale del bravo Agello non è soltanto una splendida impresa sportiva, ma anche la prestigiosa affermazione di capacità tecniche e industriali italiane che meravigliano, e forse preoccupano, gli altri paesi europei.

Anche in Europa si comincia a parlare di vettura «utilitaria» e Vincenzo Lancia si appassiona allo

studio di una automobile di dimensioni limitate. Nel 1932 esce l'Augusta: motore a 4 cilindri a V di 1196 cmc e 35 CV; la carrozzeria è portante, la sospensione anteriore a ruote indipendenti e i freni sono a comando idraulico.

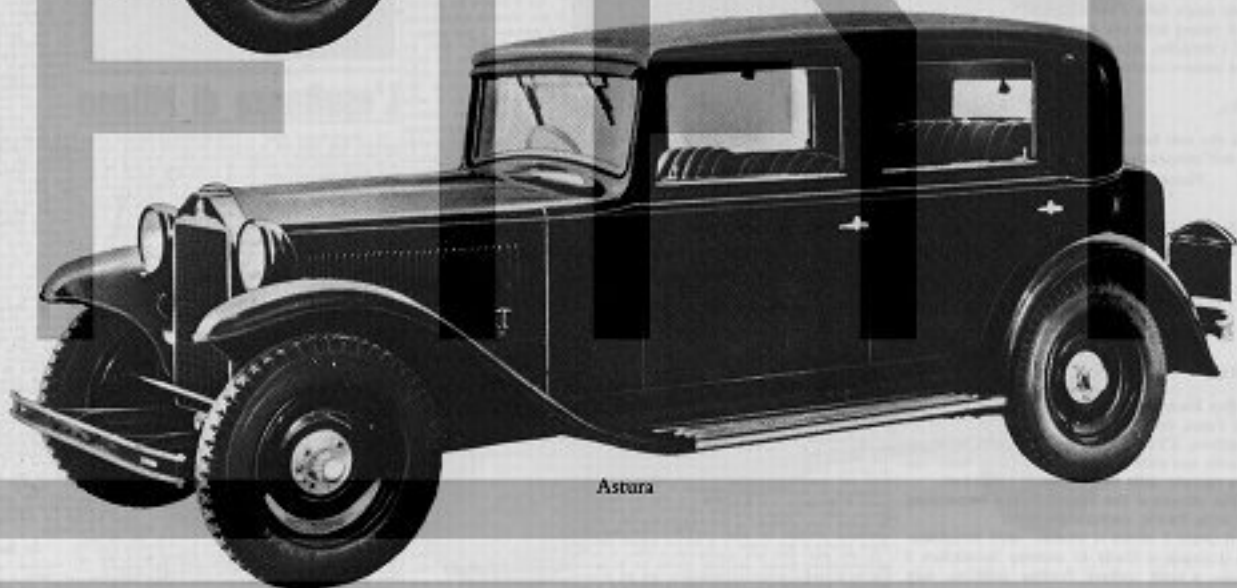
La grande vettura rimane tuttavia tema d'obbligo nella produzione Lancia. Nel 1931 viene presentata la

prima edizione della Astura con motore a 8 cilindri a V, 2600 cmc e 73 CV di potenza; nel 1934 con la seconda edizione, la cilindrata viene portata a circa tre litri, la potenza sale a 80 CV con una velocità massima di 130 km/h.

Per parecchi anni l'Astura è uno degli autotelai favoriti dai maestri della carrozzeria.



Augusta



Astura

LANCIA settant'anni

Anni Quaranta: gli anni bui. Nel luglio del '43 un momento di speranza quando cade il fascismo che ha voluto la guerra. Ma la tragedia è ancora lontana dalla sua conclusione, perché la «guerra continua».

Una macchina in grado di fornire prestazioni medie superiori con potenza relativamente limitata. Grande ripresa, stabilità, maneggevolezza come

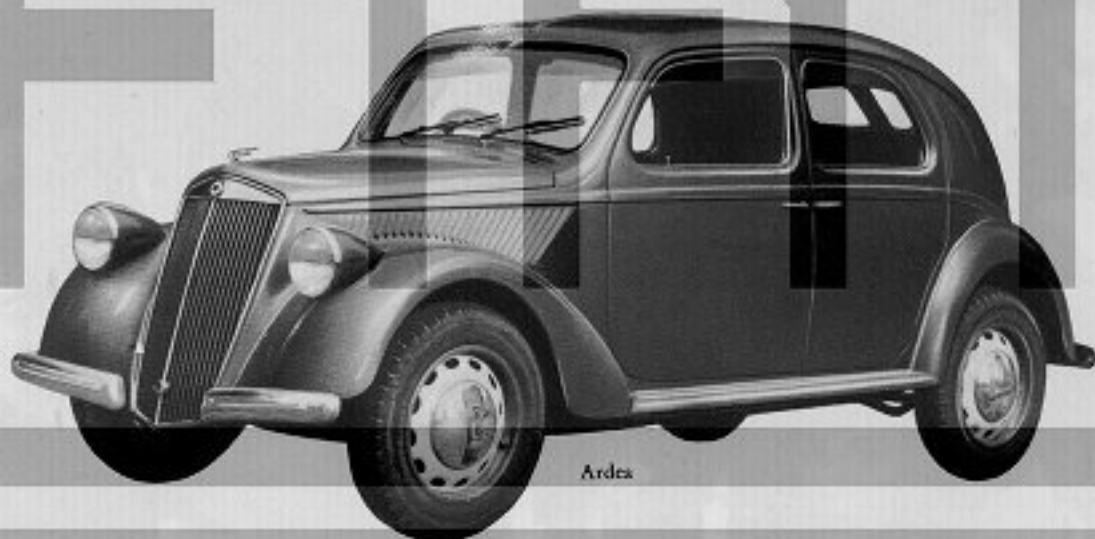
doti fondamentali: cinque posti, peso non superiore a 900 chilogrammi, forma aerodinamica: questa l'idea di Vincenzo Lancia per l'Aprilia. La vettura esce nel 1937: 4 cilindri a V, 1350 cmc, 127 km/h, una forma a «2 volumi» originalissima e di elevate doti aerodinamiche, una lunghezza massima inferiore ai quattro metri. Vincenzo Lancia non ebbe però il tempo di vedere la «sua»

Aprilia scendere dalla linea di montaggio: morì improvvisamente il 15 febbraio del 1937 a soli 56 anni.

Nel 1939 l'Ardea: 903 cmc, 29 CV, 750 chilogrammi di peso, 108 km/h, una linea molto vicina a quella dell'Aprilia. Ma la guerra è alle porte e la piccola Lancia incontrerà il successo che merita molto più tardi, a conflitto terminato.



Aprilia



Ardea



FEDERICO
FELLINI

**LA DOLCE
VITA**

MARCELLO MASTROIANNI • ANITA EKBERG
ANOUK AIMEE • YVONNE FURNEAUX
ALAIN CUNY • ANNIBALE NINCHI
WALTER SANTESSE
e MAGALI NOEL
LEX BARKER • JACQUES SERNAS
e con NADIA GRAY

Una co-produzione
SIAMA FILM, Roma
PATHE CONSORTIUM CINEMA, Parigi
realizzata da
GIUSEPPE AMATO



LANCIA settant'anni

Il «dopo»: all'Italia degli «sciuseià» segue quella della dolce vita romana. Tuttavia nell'aria c'è già odore di «boom» economico e nel 1950 la industria automobilistica italiana produce oltre 100.000 macchine, quasi il doppio rispetto l'anno precedente.

Maggio 1950. Il difficile compito di sostituire l'Aprilia, ormai in campo

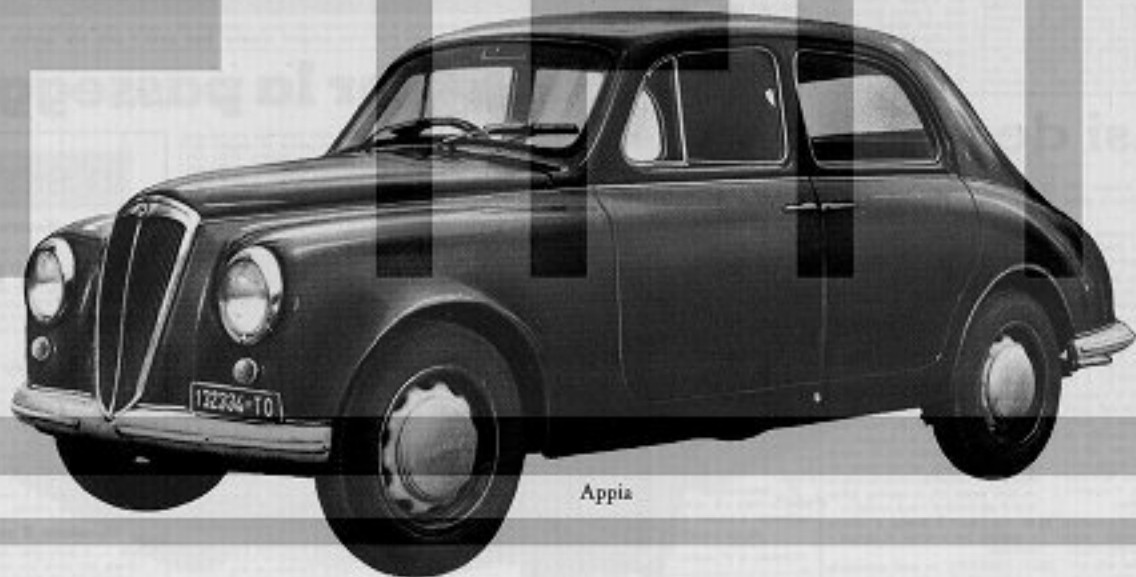
da quattordici anni ma ancora attualissima, tocca alla Lancia Aurelia: motore a 6 cilindri a V, 1750 cmc, 52 CV, 135 km/h nella prima edizione. La berlina sarà la capostipite di tutta una serie di modelli fra i quali la prestigiosa Aurelia GT con motore di due litri e mezzo.

Nel 1953, al salone di Torino, la Lancia presenta la piccola Appia,

destinata a sostituire l'Ardea. Nella prima serie questa vettura, subito definita «una millecento di gran lusso», ha il motore a 4 cilindri a V, una cilindrata di 1090 cmc e una potenza di 38 CV; leggera e compatta, la carrozzeria ha una lunghezza di 386 cm. La velocità massima dell'Appia prima serie è di 120 km/h.



Aurelia



Appia

LANCIA. settant'anni

L'uomo è sulla Luna, si apre una nuova era, o almeno così si crede. La Terra però è dell'automobile: negli Stati Uniti c'è un'auto ogni tre abitanti, in Canada ogni quattro, in Svezia una ogni sei. Tuttavia soltanto quattro italiani su cento possono permettersi le quattro ruote a motore, anche se in dieci anni, dal '50 al '60, la nostra produzione automobilistica è aumentata di quasi tre volte.

Per la Lancia gli Anni Sessanta si aprono con la Flavia, vettura

modernissima caratterizzata dal motore a 4 cilindri orizzontali opposti, dalla trazione anteriore, dall'impianto frenante a quattro dischi. La carrozzeria ha una lunghezza di 458 cm e il peso della vettura è prossimo ai 1200 chilogrammi; con una cilindrata di un litro e mezzo, e 78 CV di potenza, la Flavia ha una velocità prossima ai 150 orari.

Fulvia, un altro nome a tutte maiuscole nella storia della Lancia

e nella storia dell'automobile. La piccola berlina nasce nella primavera del 1963: 4 cilindri a V di 1090 cmc, 58 CV, caratteristiche generali molto simili a quelle della Flavia, quindi a trazione anteriore, una soluzione che per merito della Lancia sta avendo successo anche in Italia. Nel 1965 viene presentata la Fulvia Coupé (1200 cmc, 80 CV, 950 kg e 160 km/h) vettura che apre un nuovo glorioso capitolo nell'attività sportiva della Lancia.



LANCIA settant'anni



Anni Settanta. Nell'autunno del 1969 la proprietà della Lancia passa al Gruppo Fiat: nella storia della fabbrica fondata da Vincenzo Lancia si apre un capitolo nuovo. In quei giorni, a commento della notizia, scrive un quotidiano torinese:

«È significativo, e di grande valore anche umano — e questo farà piacere a quanti

vedono nel nome Lancia una specie di simbolo — che la fabbrica possa conservare la sua fisionomia, la sua indipendenza tecnica e produttiva, continuando a differenziarsi con prodotti di alta classe. Attraverso il potenziamento degli impianti e delle strutture aziendali, la Società riceverà senza dubbio il rilancio che la fama del

suo nome e il ruolo d'avanguardia tecnica da sempre ricoperto nell'evoluzione dell'automobile meritano».

E così è stato, lo testimoniano la validità e il successo incontrato dai modelli progettati e costruiti dopo il nuovo assetto aziendale.



Beta



Gamma





CENTRO STORICO

Dall'album Lancia
La Dilambda



CENTRO
STORICO
FIAT

SCIAZZURRO

bilancio di una strana stagione

di Giorgio Viglino

Lo sci è sport strano. Rimane in letargo per sette-otto mesi poi esplode in modo clamoroso, concentrando attorno alle proprie vicende l'attenzione di tutti, bruciando in quelle poche frenetiche settimane gli sforzi, la preparazione, gli studi, la classe e il fisico di atleti e staff tecnici. È sport stagionale legato all'inverno e in quel periodo ormai divenuto più

popolare d'ogni altro, calcio compreso, un po' per la pratica costante ed enorme, molto per i successi che gli atleti italiani da qualche anno ormai hanno saputo darci. Ebbene il fatto nuovo del '76 è proprio questo: gli azzurri hanno vinto tanto ma non tutto e la Coppa del Mondo è toccata a uno svedese, un ragazzino dalla faccia scolorita a nome Ingemar Stenmark.



SCIAZZURRO bilancio di una strana stagione



THOENI

Andiamo con ordine. Lo sci è sport stagionale ma soltanto nelle competizioni, mentre per quel che riguarda i protagonisti è totale, full-time per dodici mesi visto che anche le brevi vacanze di maggio sono condizionate dalla necessità di mantenere un minimo di forma. I programmi di preparazione studiati da fisiologi esperti, applicati da istruttori atletici diplomati alla scuola dello sport, coordinati con gli allenamenti sciistici cercano di assicurare a tutti la forma nel periodo desiderato, quattro mesi per la Coppa del Mondo, ma quindici giorni soltanto se capita l'avvenimento singolo, la scadenza biennale del mondiale e dell'Olimpiade. Bisogna scegliere in anticipo e questa scelta gli azzurri l'avevano fatta alla vigilia con una ripartizione di compiti tra Gros e Thoeni che è andata in fumo per un banale incidente che ha ritardato la preparazione di Gros costringendolo a modificare programma e puntare lui pure sull'Olimpiade.

Semplificata così e soprattutto vista a posteriori la stagione sciistica internazionale si spiega quindi perfettamente, ma non si può adesso esaminare con l'asetticità del microscopio fatti e gare che si sono sviluppate a ritmo frenetico influenzate da mille diversi fattori, psicologici, tecnici, ambientali.

Il bilancio degli azzurri chiude con dati positivi. La squadra italiana ha vinto la Coppa delle Nazioni. Piero Gros è campione olimpionico di slalom speciale, Gustavo Thoeni medaglia d'argento nella stessa gara è campione del mondo di gran combinata, Herbert Plank è medaglia di bronzo nella discesa libera, Radici e Bieler, oltre agli atleti già nominati, hanno vinto in Coppa del Mondo, dove Gros e Thoeni sono rispettivamente secondo e terzo, Bruno Confortola si è aggiudicato la Coppa Europa precedendo l'altro azzurro Sepp Oberfrank, e persino lo sci femminile si è svegliato: Claudia Giordani ha conquistato la medaglia d'argento olimpica nello slalom.

La squadra. Mai come quest'anno la formazione azzurra ha ottenuto tanti successi. Fino al '75 gli italiani vincevano con Gros o Thoeni e completavano le affermazioni dei due leaders con i piazzamenti dei compagni. Vincere è difficile, ci vuole qualcosa di più, uno zic soltanto che però sono in pochi a possedere. Scorrendo l'elenco dei vincitori in dieci anni di coppe si supera di poco la ventina di unità

con un incremento proprio in quest'ultima stagione di cinque elementi nuovi. Fra i *winner* sono saliti Franco Bieler e Fausto Radici. Il primo ha corso il rischio in diverse occasioni d'essere rimandato a casa da uno staff tecnico che bada esclusivamente ai risultati in pista e non ai propri errori. Bieler era stato esiliato per anni nella discesa, malgrado avesse già buscato diverse botte troppo dure per essere assorbite psicologicamente senza choc. Soprattutto il suo modo di sciare tutto proteso all'attacco appariva adatto agli slalom, ma la trasformazione quand'è avvenuta è stata casuale, frutto della rinuncia forzata alla discesa e di un buco disponibile fra gli slalomisti. Nel breve volgere di una stagione Bieler è passato dal ruolo di nessuno, a quello di campione affermato con due vittorie in Coppa, una in gigante a Morzine e l'altra nel parallelo finale, e un talento ancora inespresso nello slalom. A venticinque anni, l'età di Thoeni, Bieler comincia la sua vera carriera con traguardi lontani, convinto com'è di poter durare finché tiene la volontà.

Radici è il primo esempio di sciatore cittadino, costruito su una matrice buona, appassionato e figlio di appassionati, che riesca a raggiungere il massimo livello. Dietro a lui è rapidamente salito De Chiesa, con lo stop di quest'anno dovuto a guai diversi, ma la condizione del ragazzo bergamasco è ineguagliabile: gravemente svantaggiato dalla menomazione alla vista Radici è riuscito ad annullare ogni effetto negativo della stessa sia sul piano psicologico che su quello puramente funzionale. Nello sport è un campione completo (sta crescendo anche in slalom gigante ed in slalom è il terzo al mondo) e nella vita un ragazzo inserito perfettamente, con un bagaglio personale di umanità che difetta a tanti altri che appaiono più fortunati di lui.

Dopo due anni quasi completi di soli piazzamenti è tornato a vincere pure Herbert Plank, discesista vipitenese, rivale diretto di Franz Klammer dominatore della specialità. Plank ha un carattere eccezionale ed è soltanto grazie a questa solidità di base che è riuscito a passare indenne attraverso traumi personali (la morte della mamma e parecchi altri guai) e professionali. Dall'inizio della stagione non ha mai avuto un momento di tranquillità, coinvolto com'è stato in prima persona nella guerra degli sci, eppure da quelle polemiche che hanno rivelato i limiti di molti è l'unico ad uscirne bene e perfettamente pulito. Soprattutto ha dalla sua la modestia con cui ha saputo cogliere i risultati, fedele ad un principio eletto a regola di vita: «Prima cerco di far qualcosa, poi parlo».

La squadra non finisce qui. C'è stata la crescita insperata di Bruno Noeckler, diciannovenne di Valle Aurina, il recupero di Stricker avviato a ritornare il campione completo che era, il consolidamento di Amplatz, il ritorno finale di De Chiesa, la stagione sfortunata ma comunque discreta di Senoner. Fra tutti l'unico che abbia bucato in pieno è stato Sepp Oberfrank, passato in squadra B per vincere la Coppa Europa e bruciato sul filo da Confortola, mentre era prevedibile un certo calo da parte di Pietrogiovanna che aveva avuto guai fisici non indifferenti. Diverso il discorso della discesa libera dove l'unico che avesse fatto intuire miglioramenti è Franco Tach, si è infortunato gravemente (distorsione al ginocchio) prima di riuscire a concretizzarli in un risultato.



GROS

BIELER

GIORDANI



STENMARK



PARGAETZI



HINTERSEER



STRICHER

L'Olimpiade. Scelta come obiettivo da Gustavo Thoeni, l'Olimpiade ha portato una medaglia d'oro a Pierino Gros. Il discorso iniziale circa la preparazione ritorna qui più specificato. Gustavo ha seguito un programma che potremmo definire crescente, in modo da arrivare all'Olimpiade in forma piena e c'è riuscito perfettamente. Pierino avrebbe dovuto invece provare a mantenere una condizione costante per tutta la stagione, ma a novembre si è trovato con un'incredibile infezione a una caviglia prodotta dallo sfregamento trascurato dello scarponi sulla pelle. Ha dovuto fermarsi in quel momento cruciale per un paio di settimane e tanto è bastato per mandare all'aria ogni programma.

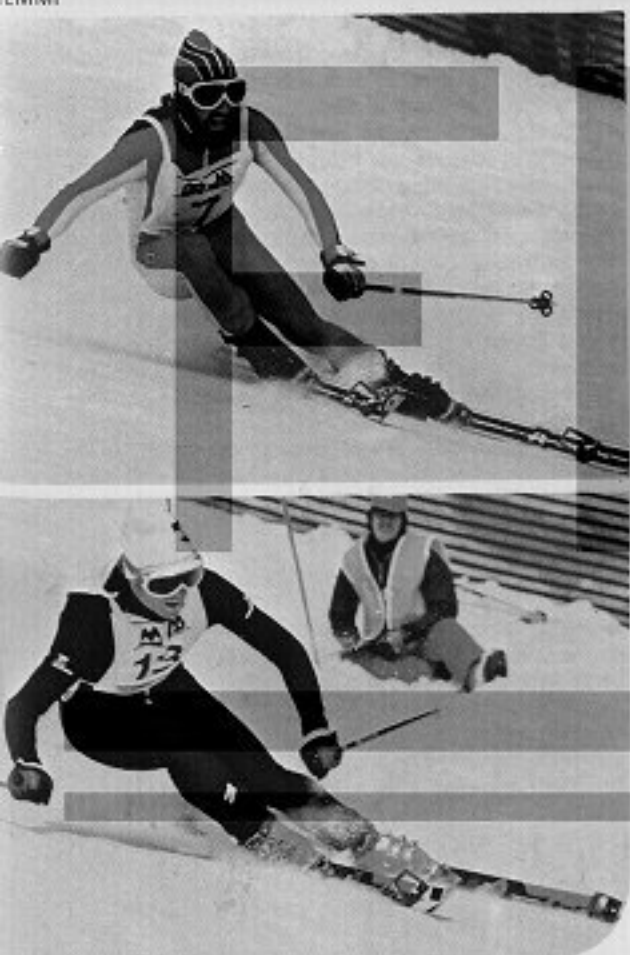
Ai giochi i due sono arrivati praticamente alla pari con Gustavo rinunciario in discesa per precedente convinzione. Il gigante nella sua prima manche ha visto il Thoeni migliore, l'atleta che sembrava aver sistemato tutto con quella sola discesa. Poi d'improvviso si sono combinati in reazione esplosiva la forma eccellente di uno svizzero, Hemmi, le caratteristiche insufficienti del terreno, un tracciato fasullo, e il vuoto mentale nel campione di ghiaccio, improvvisamente diventato uomo con le sue paure tutte intatte. Così nella prova più brutta della sua carriera Thoeni ha perso l'occasione di ripetere a quattro anni di distanza il successo di Sapporo, mentre Gros dal canto suo mancava il piazzamento con un errore da principiante.

Con la tensione di quei giorni c'era rischio che ad onta di ogni previsione tecnica tutto il bel castello di buoni propositi fatti dagli azzurri saltasse per aria. Invece ha messo a posto le cose Claudia Giordani una ragazza che ha il carattere e la tecnica del fuoriclasse, ma non ancora la fortuna. Claudia faceva il suo errore anche piuttosto banale e con quello perdeva il successo, ma conquistava pur sempre una medaglia d'argento che faceva l'effetto di un cardiotonico sui compagni. Due giorni dopo

Gros vinceva alla grande lo slalom. Thoeni si classificava secondo nella gara e primo nella gran combinata valevole per il titolo mondiale, mentre soltanto la scalogna bloccava prima Radici e poi Bieler che andavano decisi a conquistare la terza medaglia. D'improvviso il bilancio che era stato appena salvato dalla medaglia di bronzo di Plank appariva soddisfacente, migliore di quello d'ogni altra nazione alpina (la Germania che ha medaglie più belle le ha ottenute con un'atleta soltanto la Mittermaier, Golden-Rosi ormai per tutti) e tale da mascherare le lacune degli altri settori. Il fondo che nell'esplosione di nuovi talenti russi (Saveliev, Bajukov, Garanin) e americani (Koch) ha quasi travolto i nordici, distanzia sempre di più gli azzurri in fase di involuzione tecnica. Il salto italiano è inesistente pur di fronte ai miglioramenti che proprio una nazione alpina come l'Austria ottiene (Schnabl e Innauer, oro e argento dai 90 metri). Il bob diventato sport vero e non più sfida incosciente al rischio, ridicolizza il dilettantismo tecnico degli azzurri che rischiano di non salire nemmeno a bordo della slitta per scendere fino a valle. Lo slittino vero è ridotto a poca cosa da un abbandono totale, e infine il ghiaccio vegeta in un limbo di mediocrità dove vige il cronometro, e in un mare di piccoli «Loockeed» dove siedono le giurie. L'Olimpiade chiude con l'esaltazione dei tedeschi dell'est, professionisti reali dello sport, inteso come esercizio di élite, e d'altro canto privilegiati si ma in termini sperequativi assai minori rispetto ai campioni o presunti tali di casa nostra.

La Coppa persa (del mondo). La lunga corsa a tappe da dicembre a fine marzo lascia una traccia soltanto lievemente meno profonda nell'anno olimpico, proprio per il condizionamento che l'avvenimento singolo riesce a operare nei confronti di tutti. Più che mai la Coppa si è decisa quest'anno per una serie di eventi piuttosto casuali, poiché rifiuto di credere ad una differenza di valori quando i distacchi sono dell'ordine di pochi centesimi di secondo. La logica della Coppa vorrebbe che questi distacchi minimi si compensassero, in un'applicazione concreta della legge dei grandi numeri e invece non è accaduto. Uno Stenmark non irresistibile in dicembre e gennaio ha colto il successo in Coppa grazie ad

SCI AZZURRO
bilancio
di una strana
stagione



HAKER

KLAMMER



CENTRO STORICO

F un totale di 18 centesimi di secondo e un paio di scarpe rotte, nei confronti di Gros. I centesimi sono il frutto della somma di quattro gare spuntate per un soffio (Gros ha vinto lo slalom olimpico con mezzo e un secondo sui rivali in medaglia) e di una, quella di Adelboden, dove Pierino ha perso un punteggio completo almeno da secondo posto per un incredibile «scoppio» degli scarponi sottoposti ad una sollecitazione troppo violenta e repentina.

A questi vantaggi insoliti e casuali Stenmark ha poi saputo aggiungere la determinazione ritrovata di fine stagione, quando per nessuno sarebbe stato facile scordare le delusioni olimpiche. Il ragazzo è campione vero, dotato di classe immensa, e in fase di evoluzione. Sta maturando una personalità completa, un carattere robusto, un'esperienza che tiene conto di tutto. Sono elementi che gli serviranno non appena la fortuna non giocherà più questo ruolo determinante, e soprattutto se non riuscirà a mantenere l'attuale mostruosa efficienza atletica che è prezzo di sacrifici duri, difficili da protrarre negli anni.

Ora la formula si dilata in un prolungamento del calendario quasi occulto poiché viene attuato con l'avvicendamento più stretto delle diverse competizioni che salgono comunque di numero. Lo stress di gara produrrà maggiori vittime, ma il clan che detiene il potere all'in-

terno della federazione internazionale cerca soltanto di sviluppare questo suo *business* al limite del tollerabile senza troppo badare al risultato. Non bada nemmeno ai fermenti innovatori che si muovono nell'ambiente sciistico, non si cura troppo delle richieste dei protagonisti ma bada ai propri giochi politici, guarda con sufficienza alla concorrenza reale che potrebbe venire dai professionisti se questi sapessero uscire dal limitato ambito nordamericano. E a furia di tenere tutto in non cale finirà, questa Fis fuori dai tempi, di vedersi superata, messa in un canto com'è accaduto in tempi recenti all'organismo sovranazionale del tennis.

La Coppa vinta (europea). Il circuito «B», quello che ruota soltanto in Europa ma con partecipazione mondiale, ha una tradizione tutta italiana. Ha cominciato a vincere nel '72 Ilario Pegorari, poi ha continuato Fausto Radici, quindi nel '74 abbiamo mancato l'obiettivo di un soffio prima per il grave incidente toccato a Tiziano Bieler, poi per la rincorsa monca di Corradi cui è venuta a mancare una gara per battere certo Witt Doering successivamente scomparso dalla scena mondiale. Nuova vittoria nel '75 con Diego Amplatz e conferma quest'anno con Bruno Confortola.

Lo schema è sempre lo stesso. Si lasciano sbizzarrire gli avversari nelle gare d'apertura, poi a fine gennaio si tirano le somme e si

MARTISSEN



SCIAZZURRO
bilancio
di una strana
stagione



PLANK

di squadra, ma il successo ottenuto e soprattutto l'esempio di Franco Bieler maturato quest'anno dovrebbero spianargli la via anche contro ostilità preconcette.

La federazione. La squadra italiana di sci, la più forte del mondo, è al momento attuale senza guida. Più esattamente il potere federale è scomparso senza colpa specifica di nessuno, ma in un dolo generale, con l'inizio di stagione e l'apertura della campagna elettorale per il rinnovo del consiglio direttivo. Ogni accadimento è stato sfruttato da una parte o dall'altra per attribuirsi meriti e addossare colpe. La dimensione della piramide dirigenziale sportiva è carente in qualità e quantità, nella Fisi come in tutte le federazioni sportive italiane, con l'aggravante nel nostro caso di un pesante condizionamento da parte dell'industria e del turismo, e la responsabilità della conduzione di una squadra che è molto, troppo forte. In altre parole il dirigente di sci club, che dopo una lunga e frustrante trafila per gli organi periferici sale al consiglio federale non ha la visione dei problemi, la capacità di scelta, la preparazione tecnica, spesso la cultura o la presenza, per il nuovo incarico. Ha soltanto dalla sua il potere di un voto clientelare, ma al fine dei risultati è troppo poco.

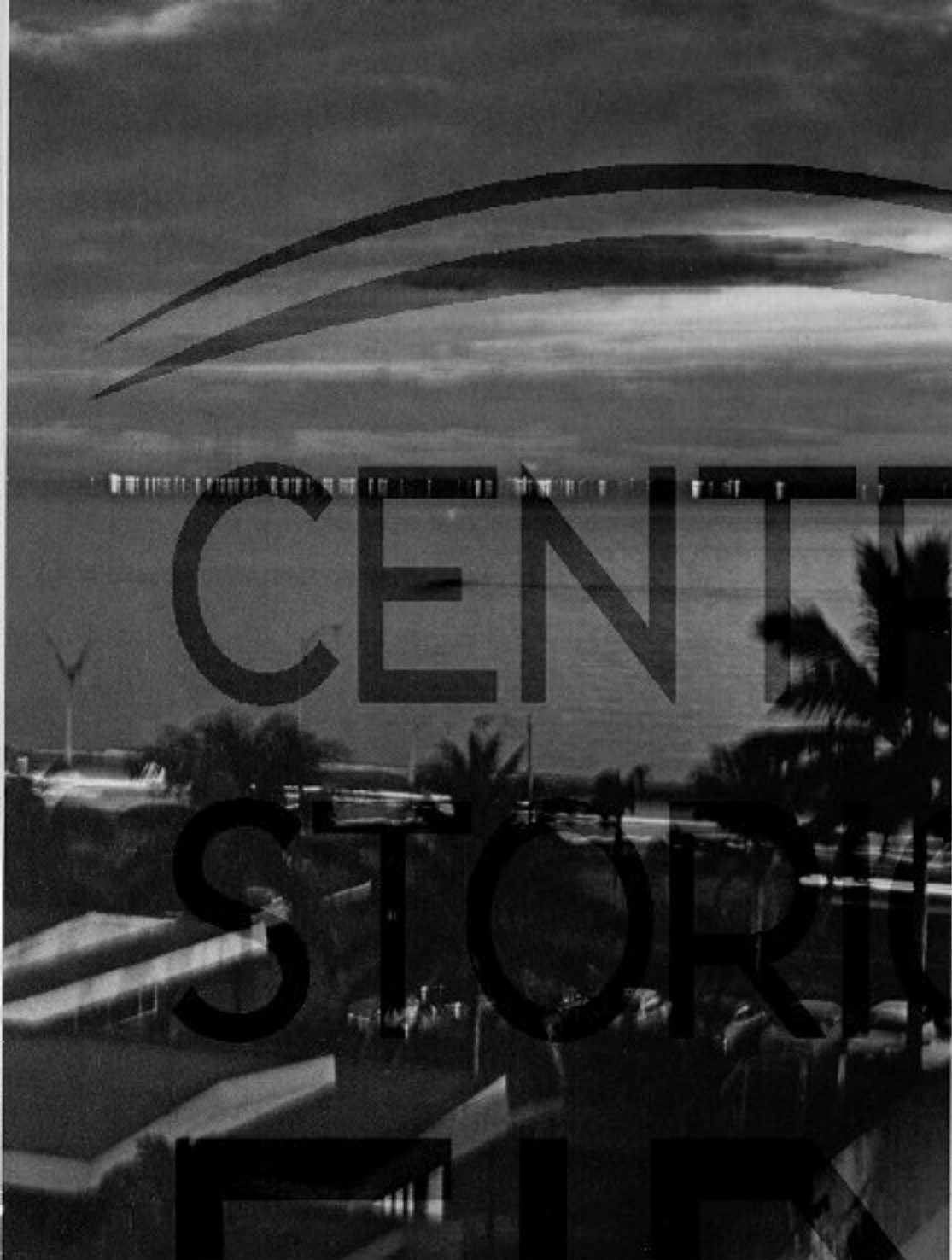
Ecco quindi che l'evoluzione federale nell'interesse di tutti, anche del dirigente che cerca un po' di prestigio personale, deve tendere ad una professionalizzazione degli organi decisionali, con lo spostamento del consiglio federale ad un ruolo di impostazione politica e di rappresentanza. La federazione dev'essere guidata da una manager a tempo pieno che assicuri una buona qualificazione professionale, e metta al riparo dagli svariati compiti quest'anno nei confronti di tutti. Dalla nuova Fisi ci aspettiamo tutti una presa di coscienza reale, pena, fatte le dovute proporzioni, l'esautoramento di fatto che già rischia l'organismo internazionale.

RADICI

designano due fra i tanti disponibili a scendere nella coppetta e vincere. Quest'anno i due erano Senoner e Oberfrank. Il primo si è fatto male al momento giusto, il secondo ha avuto paura di vincere e proprio all'ultima gara è stato bruciato per un punto soltanto dal compagno di squadra. Confortola è un ragazzo quieto, prima studente che sciatore, dotato di classe notevole, ma un poco più presente a se stesso dei compagni, e quindi con qualche problema esistenziale. Studente in medicina all'Università di Genova, cura lo sci ma anche gli studi, ha una certa abitudine alla discussione, ed è da qualcuno considerato un pericoloso intellettuale. Per questi motivi ha rischiato in apertura di stagione la cacciata



G.V.





Gli uomini-medicina
di Baguio

SCOPERTO IL TRUCCO SONO RIDIVENTATI STREGONI DI VILLAGGIO

di Renzo Trionfera

Ora sono in ribasso, forse perché hanno voluto strafare. Dall'area del dollaro, nella quale s'erano introdotti con prepotenza, sono stati quasi del tutto restituiti a quella più modesta del «piso»: la moneta filippina che equivale a poco più di cento lire. Parlo degli uomini-medicina sparsi tra Manila e Baguio. Soprattutto nei pressi di quest'ultima città, sulle montagne del nord che furono regno dei cacciatori di teste, divenuta per il suo dolce clima la capitale estiva dell'Arcipelago. È evidente ed incalzante la crisi in cui si trovano gli stregoni in blue-jeans, celebri per le loro laparotomie incurante — niente bisturi, niente taglio, niente dolore — e per le loro misteriose iniezioni eteriche di fluidi indefiniti, praticate senza ago né siringa. La ricca clientela che li assediava nel recentissimo passato s'è rarefatta. Le rozze cappelle «de los Espiritus» — mistiche sale operatorie — non brulicano più di cinguettanti americane di mezz'età, in giro per il mondo alla ricerca dell'elisir d'eterna giovinezza o di miracolosi farmaci per le loro psiconevrosi. Sono cessati i tristi pellegrinaggi dell'umanità senza speranza, quella condannata dalla scienza ufficiale, che affidava l'ultimo disperato tentativo di salvezza alle prestigiose mani di Tony Agpaoa, di Juanito Flores, di David Elizaldi o di Josepha Escandor: alcuni tra i più popolari maestri dell'esorcismo terapeutico. La recessione nel campo dei maghi-guaritori ha fatto chiuder bottega a molti press-agents, specializzati nel procacciare loro pazienti. Molti di questi mediatori non indigeni, comprese un paio di attivissime belle ragazze europee, se ne sono tornati ai paesi di origine, per riconvertire la loro passata attività in impieghi magari meno lucrosi, ma più sicuri.



Manila, capitale delle Filippine:
il porto, il mercato, le venditrici di souvenir,
le jeeps residue di guerra
rimesse in sesto e adornate nei modi

più variopinti e costosi.
Queste jeeps costituiscono una delle risorse
essenziali di Manila svolgendo
servizio di microbus gestito da privati.

Nonostante l'appoggio incondizionato dell'Unione spiritistica di Manila e la solidarietà di alcuni ostinati apologeti stranieri, i trenta o quaranta guaritori che hanno tenuto banco per oltre un quinquennio — arricchendo gli altri più che se stessi — sono tornati alla loro primitiva condizione di stregoni di villaggio. La «chironomia», l'abile arte che dimostrano nel muovere ed usar le mani, la esercitano quasi esclusivamente tra i paesani: i soli che non li abbandonano, per la loro innata diffidenza verso la medicina autentica, sempre costosa, spesso traumatizzante. La gente di campagna e dei ceti meno abbienti, con i guaritori se la vede meglio: spende poco, talvolta se la cava con modeste offerte in natura. E gli interventi dei maghi, sebbene complessi nel loro rituale, sono indolori: qualche palpeggiamento, un po' d'intruglio d'erbe e di liquidi imprecisati sulla parte malata, molte parole magiche, accompagnate da gesti cabalistici. È tutto. Ma è quanto basta per curare malanni che, in genere, passano da sé. Occorre poi tener conto della suggestione — unico vero farmaco d'effetto sicuro, anche se transitorio, di cui dispongano i maghi — che ha sempre e comunque un ruolo dominante. Dopo la visita, tutti si sentono o credono di sentirsi meglio di prima. I pazienti afflitti da disturbi a fondo psicosomatico, spesso guariscono davvero e gridano al miracolo. Gli altri, quando il malanno ritorna magari più acuto di prima, s'inclinano di solito alla perentoria giustificazione del guaritore: la mancata

guarigione o la ricaduta vanno imputate alla scarsa fede o alla vita di peccato condotta dal paziente e dai suoi ascendenti. Anche tra la gente semplice, chi può considerarsi senza peccato? Chi se la sente di scagliare la famosa prima pietra?

Non sono tornato per la seconda volta nelle Filippine col proposito di occuparmi degli stregoni o per chiedere a uno di loro di scalarmi qualche anno dalle spalle. Le settemila isole di questo splendido arcipelago, il suo trasparente mare — zone portuali escluse, beninteso —, i suoi paesaggi, la sua gente, le sue madreperle, offrono, da un punto di vista strettamente turistico, ben altri interessi. Professionalmente, c'è anche troppo di cui occuparsi: il ruolo strategico delle Filippine nel sud-est asiatico, la presenza degli americani, il dopo Vietnam, la ribellione musulmana di Mindanao, qualche tagliatore di teste che ancora fa avvertire la sua presenza a Luzon. Ma con tutto questo, nonostante tutto questo, stavolta una rapida escursione nel mondo degli uomini-medicina ho voluto concedermela. E l'ho compiuta, lo confesso, con l'inganno: da falso paziente. Col risultato che l'inguaribile malanno che m'affligge, lo scetticismo, è uscito aggravato dall'esperienza. Forse son capitato male, con un mago non adatto al mio «spirito». O, forse, la vita di peccato mia, dei miei ascendenti, dei miei collaterali ha impedito che restassi anch'io folgorato sulla Via di Manila, anzi di Baguio, com'è invece accaduto



SCOPERTO IL TRUCCO SONO RIDIVENTATI STREGONI DI VILLAGGIO

ad altri. Tutto può essere. In favore degli uomini-medicina, concedo volentieri il beneficio del dubbio. Così, mi metto a posto con la coscienza — non si sa mai, con i maghi! — e non mi faccio del tutto nemici quelli che in certe cose riescono a credere.

Regione di Panganisan: un'ora o poco più da Baguio. Mi guida una «mediatrice» paesana, giovane, mite: Marila Natividad. «Mi chiami semplicemente Rila, come fanno tutti», chiede con un sorriso dolce. Mi spiega che non le è possibile portarmi da Tony Agpaoa, come avrei desiderato. Tony è uno degli operatori più noti, quello che più degli altri s'è fatto ricco con la sua magia. Possiede, dicono, alberghi, ristoranti, tenute. «Probabilmente è all'estero», dice Rila: «lo chiamano un po' dovunque, perché intervenga a riunioni di parapsicologia». Pazienza. Andiamo almeno da Juanito Flores, specialista in «iniezioni di energia». Ma Rila ha deciso diversamente. Mi farà incontrare Vincente Todas: «più bravo di Juanito, *perhaps* migliore di Agpaoa», mi assicura. Aggiunge che con Vincente non dovrò dire di che cosa soffro: lo scoprirà lui stesso, poi intervorrà. Dio me la mandi buona. Avevo già deciso di denunciare un dolore inesistente ad un ginocchio.

Nel villaggio dove Todas opera — poche case di legno, molte capanne di bambù — mi accolgono sorrisi accattivanti. Nel suo tempio degli spiriti, una capanna piuttosto ampia, semibuia, Vincente mi accoglie con freddezza professionale. Mi scruta, soprattutto scruta le macchine fotografiche che ho appese alla spalla. Ne sembra preoccupato, come i suoi assistenti: due donne e un uomo incartapecorito, senza età. Il mago potrebbe avere una quarantina d'anni o anche centoquaranta. Tra gli uomini-medicina è diffusa l'abitudine di aggiungersi cinquanta o cento anni: probabilmente continuano a vivere la vita o le vite precedenti. E, a differenza di chi crede nella reincarnazione, loro, e loro soltanto, hanno facoltà di ricordare perfettamente le vite già trascorse. Josepha Escandor, per esempio, ricorda di esser stata moglie, tre o quattro vite fa, di uno schiavo della Nuova Zelanda, insieme con il quale riuscì a liberarsi del negriero che li aveva catturati. Anche l'antico marito s'è reincarnato. Oggi è un ricco commerciante australiano. «È venuto a trovarmi tempo fa, qui a Nancayasan», dice la maga, «s'è presentato in casa mia e mi ha detto: Josepha, sei sempre quella d'una volta. Ricordi quando scappammo insieme e conquistammo la libertà?». Rila mi spiega che non si può dubitare di quel che dicono i maghi, altrimenti si è raggiunti dalla maledizione. Mi sforzo di non dubitare e tocco ferro.

Vincente mi valuta con attenzione: ha in mano una Bib-

SCOPERTO IL TRUCCO SONO RIDIVENTATI STREGONI DI VILLAGGIO

bia, le fa compiere alcune rapide evoluzioni. Mi fa togliere la camicia, m'invita a sdraiarmi su un tavolo rozzo, coperto da un telo decisamente sporco e pieno di macchie rossastre. Devo stare al giuoco, seppure con una certa repugnanza. Mi pende quasi sulla testa una specie di drappo. «È lo stendardo dell'Unione spiritica filippina», mi spiega Rila, che fa anche da interprete. Il mago parla «pilipino» e conosce solo poche parole d'inglese e poche di spagnolo. Una delle assistenti apre un quaderno, che sembra essere stato in mano ad un salumaio d'altri tempi. Deve annotare nome, cognome, età del paziente. Do generalità false, tanto non cambia nulla. Il mago si avvicina a me, mi alza la testa, mi pone un'altra Bibbia sotto la nuca. Compie alcuni gesti verso lo stendardo, lo accarezza a lungo. Rila spiega che è il suo modo di caricarsi di energia medianica. Aspetto con ansia diagnosi e intervento, ma Vincente è impegnato nel rituale preparatorio. Chiude gli occhi, alza le mani, resta così qualche minuto. Poi fa l'atto di pungersi prima l'avambraccio destro, poi il sinistro. Non ha nulla in mano: s'inietta fluido magnetico, evidentemente. Gli odori — se di odori si può parlare — sono pesanti: vorrei che l'esperimento finisse presto, ma m'illudo. Ora tocca a me. Il mago apre la Bibbia che ha in mano e la tiene sospesa dieci centimetri al di sopra del mio ombelico. Mormora frasi incomprensibili. Richiude la Bibbia, torna ad aprirla, stavolta la posa sul mio addome. Si avvicina una delle assistenti: poggia sul tavolo una bacinella sbrecciata e un grosso batuffolo di cotone. Mi sembra sporco, ma forse è la mezza luce che c'è qui a farmelo apparire tale. La donna recupera la Bibbia posata sul mio corpo, l'aggiunge a quella che ho già sotto la testa: posso veder meglio l'intervento, così. Aspetto sempre che Vincente scopra il falso male che mi propongo di accusare alla gamba. Ma è la mia zona ombelicale che lo interessa. Arriva il suo grande momento: il mago ha delle mani affusolate, agilissime, snodate.

La sua mano sinistra, a dita unite, punta decisa come un pugnale verso il mio stomaco, dalla parte del fegato; la sua destra mi afferra le carni e le serra intorno alla sinistra, della quale le dita sono scomparse. Alzo ancor più la testa e, in quella mezza luce, sembra veramente che la mano-pugnale sia immersa per tre quarti nel mio corpo. L'illusione è perfetta, ma ho sentito bene che le agili dita del mago, dopo avermi appena sfiorato, si sono ripiegate nel cavo della mano. La seconda assistente s'avvicina con un'altra Bibbia — ma quante ce ne sono? — e la poggia sulle mani dell'operatore. Vincente alza gli occhi verso lo stendardo sdrucito. Resta qualche istante raccolto: mi sembrano ore. La pelle mi tira. Non è proprio un dolore, ma quasi. Poi, una sequenza fulminea: l'assistente col libro sacro tra le mani toglie la Bibbia dalla zona «operata», nell'attimo stesso in cui l'altra donna pone sulle mani del mago il grosso batuffolo di cotone sporco. Non lo poggia, lo preme: non c'è dubbio. La sinistra di Vincente si sfilava lenta da sotto il tampone, la destra allenta la presa sulla mia carne. Ora riaffiorano le dita che sembrano immerse in me: sono sporche di liquido rosso. Vincente mi mostra due sassolini. Attraverso Rila, mi spiega che quelli erano la causa di tutti





Vedute della zona di Pagsanjan
nelle Filippine centrali.
Le rapide sul fiume di Pagsanjan
(qualche coccodrillo ancora)
sono una delle più ricercate
attrazioni per i turisti:
si affrontano
in snelle canoe indigene.



i miei mali. Mentre parla, cerco di afferrare lesto il batuffolo di cotone, ma la donna del mago me lo sottrae quasi con furia. Lo strizza, ne fa uscire altro liquido rosso, poi lo butta in fretta in un secchio dove galleggiano in un liquame torbido altri tamponi. «M'hai fregato», le dico con ira. «I beg your pardon?», come ha detto?, mi chiede Rila.

Il mago si lava in fretta le mani nella bacinella sbrecciata, lascia cadere i due sassolini che attraverso Rila dice di aver tolto dal mio corpo. Finisce tutto nel solito secchio.

L'assistente numero uno deterge la mia zona operata con un batuffolo bagnato di acqua pulita, finalmente. L'intervento è concluso. «La gamba», dico, «era la gamba a farmi male, non il fegato». Il mago non si scompone.

Mi fa assicurare attraverso l'interprete che quello della gamba era un dolore riflesso: ha visto bene in tutto il mio corpo e non c'erano che quei due sassolini di troppo.

Mi alzo, mi rimetto la camicia che il vecchio senza età mi porge premuroso. Rila, su richiesta di Vincente, mi domanda se mi sento meglio. «Mi sento bene», rispondo, «come mi sentivo bene prima, se non fosse per la voglia matta di farmi subito un bagno». La mia accompagnatrice è un po' turbata dal mio risentimento. Le sorrido. Dico di chiedere a Vincente che vorrei fotografare uno dei suoi interventi: fuori della capanna vedo sette od otto donne, forse le stesse che mi hanno sorriso quando sono arrivato, che si sono messe in fila: pazienti vere, o fasulle — come lo sono stato io — messe lì per far scena?

SCOPERTO IL TRUCCO SONO RIDIVENTATI STREGONI DI VILLAGGIO

Vincente non avrebbe niente in contrario alle fotografie, ma le sue clienti sono donne, dipende da loro, se vogliono. Pone una condizione perentoria, tuttavia: posso scattare solo senza lampo, senza luce artificiale. Furbo, il mago. Sa bene che con questa penombra, viene sì e no qualche segno sulla pellicola. Rinuncio. Chiedo di pagare la «visita». Non c'è da pagar nulla mi spiega Rila: il mago, come gli altri, opera soltanto per mandato divino. Per esser esatti, Vincente lo fa in nome e per conto di San Michele. C'è solo da dar qualcosa alle assistenti, per la loro opera e per il cotone usato durante l'intervento. Partono cinquanta «piso», poco più di cinquemila lire. Altri cento «piso» se ne vanno in un amuleto che il vecchio mi porge, affinché, tenendolo indosso, non mi vengano più sassi nello stomaco. Quando ho già pagato, Vincente compie un gesto generoso verso di me. Accarezza lo stendardo che pende dal soffitto, con rapide mosse delle sue mani mi inietta energia all'altezza della nuca, sulle spalle, sull'ombelico. Finalmente, mentre me ne vado, mi sorride. Mi ha fregato anche lui, ha ragione di esser contento.

Sulla via del ritorno, Rila tenta di convincermi che le iniezioni eteriche che m'ha praticato Vincente mi faranno sentire il loro beneficio per anni. «Tornerai per



Alcune vedute di un'isola privata tra le settemila dell'arcipelago filippino. È la Hermana Major di proprietà di Benigno Toda (presidente delle Philippine Airlines):

ha anche una pista per l'atterraggio e il decollo. In bimotore quattro posti, meno di due ore di volo da Manila.

farne altre», mi dice un po' tesa. Si rilascia quando vede che le sorrido. «Talvolta», ammette, «qualche paziente scontento del mago se la prende con me, mi tratta male, mi accusa di averlo raggirato. Ma io faccio solo da guida e da interprete a chi vuole essere accompagnato da un guaritore». È una brava ragazza, Rila, che si guadagna la vita in un modo non sempre facile. Le confesso di essere quello che sono, di non aver mai avuto il dolore al ginocchio che le avevo detto. Le indico dei sassi sul bordo della strada: sono identici a quelli che Vincente mi ha estratto poco fa dalla zona epatica. Abbassa gli occhi. «Tutti imbroglianti così?», le chiedo. Non aspetto la risposta. Ho le confidenze di una ex assistente di uno dei grandi, insomma. Era una che inizialmente ci credeva. Piantò indignata il maestro, quando si rese conto dei suoi trucchi da prestigiatore: il sangue non era sangue, ma tintura racchiusa in bombolette nascoste nel cotone. Anche certi macabri reperti che il mago diceva di estrarre nel corso delle sue laparotomie indolori erano solo frattaglie di gallina. Una delle collaboratrici più fidate faceva rifornimento al mercato ogni mattina. E la povera gente, anche quella venuta di lontano con disperata speranza, restava vittima del raggiro.

Rila non smentisce, non può smentire. «Certo», ammette ancora con gli occhi bassi, quasi fosse lei l'imbrogliana, «certo, molti esagerano. Fanno così per la messa in scena. E perché la gente di qui ha bisogno, per credere, degli stessi trucchi che facevano gli stregoni d'un tempo. Ma molti guaritori hanno effettivi poteri paranormali. Non

che siano capaci di aprire un corpo, tirar fuori quel che vogliono e richiuderlo senza che resti traccia dell'intervento. A questo, neppure io credo. Però credo nella forza magnetica dei nostri uomini-medicina. Non dovrebbero fare tanto i furbi, penso, soprattutto con gli stranieri; o davanti ai medici, sperando d'ingannarli con l'abilità che si ritrovano nelle mani. Le iniezioni d'energia, però, quelle sono un fatto...».

In albergo, sotto la doccia ristoratrice e purificatrice, provo sensazioni strane. Adesso mi sembra di avvertire dolore proprio al ginocchio su cui volevo attirare l'attenzione di Vincente. Mi fa male anche il punto dove il mago ha finto di affondare la sua mano per trarne fuori i sassolini. Si spiega, forse: ho la pelle arrossata proprio nell'area dell'intervento. Faccio correre altra acqua. Va meglio. Scendo per il pranzo: un menù tipico filippino, invitante. L'ambiente è gradevole. Forse anche questo albergo è di Tony Agpaoa, penso. Di tanto in tanto, inconsciamente, mi porto la mano sulla nuca, proprio dove ho ricevuto la prima iniezione eterica d'energia. Un cameriere si avvicina premuroso: «Ha un dolore al collo?», mi chiede. «Se crede», soggiunge, «potrei procurarle un incontro con... C'è una lunga lista di pazienti in attesa, ma per lei, dando qualcosa ad una delle assistenti, potrei fissare un appuntamento per domattina». Anche la strada degli stregoni è lastricata di mance. Sempre più rare, tuttavia, a mano a mano che vengono fuori gli interessati imbrogli dell'esorcismo terapeutico.

R.T.



Con il valdostano
Leo Garin

la Fulvia al suo ultimo Montecarlo di Gino Rancati

Storia di un amore fedele

Era come il tenente Giovanni Drogo de «Il deserto dei tartari» di Buzzati. Uomini che parlano di un'impresa, che la sognano, che ne fanno la ragione della loro vita. Poi questa vita passa, se ne va e loro, sul letto di morte, sognano ancora l'impresa, il fatto che li consegnino alla storia, la loro storia personale.

Quando l'ho conosciuto, Leo Garin era poco più di un ragazzo. Elegante, con uno stile già definito, con lo charme di quegli uomini che, giorno dopo giorno, devono offrire agli altri uomini il meglio di quanto hanno, di quanto possono dare. Leo si muoveva nel suo ristorante (o meglio nel ristorante dei suoi capacissimi genitori) con la disinvoltura del direttore alle vendite di un famoso gioielliere.

Parlando di corse diventammo amici. Lunghe ore attorno a questa e quella leccornia valdostana mi consentirono di dirgli quale era stato e quale era il mondo delle corse d'auto che avevo conosciuto e conoscevo. Oggi Leo afferma che il merito (o la colpa?) della sua grande passione per l'auto e lo sport dell'auto ha una sola fonte: chi scrive queste righe.

Passarono gli anni ed il nostro Leo scoprì quella impareggiabile vettura che è la Lancia Fulvia coupé. Fu un amore a prima vista. Le strade della Valle, attorno ad Entrèves, a Courmayeur, ma anche quelle più lontane, cominciarono ad essere percorse da Leo e dalla sua rossa Fulvia. Il rombo, ormai, era familiare. «È Leo Garin», si dicevano i severi valdostani, qualcuno sorrideva, altri sbuffavano, magari imprecaando.

La prima corsetta, la perfetta tenuta da rallymen (ci mancherebbe altro...), il cugino Gigi, maestro di sci, a fargli compagnia. In quei momenti nacque Garin-Drogo. Ogni anno lo trovavo a Montecarlo per il rallye. Rapidissime



apparizioni, qui e là, poi lo rivedevo ad Entrèves che intanto era diventata un punto d'incontro per molti piloti dei rallyes. Lo vedevo, mi diceva di questa sua «impresa» che sognava notte dopo notte: fare il «Monte». Chi poteva credergli? Io più di altri, ma questo Drogo valdostano cominciava ad essere considerato soltanto un velleitario del Monte. Parte, questa volta va, non parte mai. Ancora lunghe chiacchierate, racconti suoi e miei che si fondono, ancora corsette sue, ma poche.

L'ultimo Natale mi dice che farà il «Monte». Gli chiedo con quale macchina. La risposta è secca: «Ma con la Fulvia, la mia Fulvia». Anche se per motivi di età la vettura non può più partecipare alla corsa, Leo riesce ugualmente ad iscriverla. Suo compagno l'ing. Giorgio Rossi, bravissimo tecnico della Olivetti, «secondo ideale, formidabile» dice Leo.



Dopo moltissimi anni, per la prima volta, non vado a Montecarlo. Leo mi telefona per dirmi di ricordarmi che sulla sua Fulvia c'è scritto anche «Vallée d'Aoste»: il figlio di una terra dura e di uomini duri la vuole rammentare. Garin-Drogo, o soltanto Garin? Chi sa.

Su di un giornale leggo i nomi Garin-Rossi tra quelli degli equipaggi da seguire: Leo le sue relazioni le ha sapute fare. Ed è giusto così.

Il «Monte» parte. Ogni tanto chiedo sue notizie. Pare non vi sia nessuno che si curi di lui e della sua piccola, eterna Fulvia. Ogni tanto domando. Rispondono che Garin-Rossi dovrebbero essere ancora in corsa. Leo ha picchiato durante la seconda prova speciale, attorno a Sanremo. Rossi poi è riuscito a tenerlo buono, a dirgli che ciò che contava era arrivare a Montecarlo, che non era il caso di fare numeri. Ci vuole calma e sic-

come Leo crede a Rossi gli ubbidisce. Guida, va forte più che può, ma con giudizio.

Un altro botto contro una roccia per colpa di una lastra di ghiaccio e di macchine ferme in mezzo alla strada (e Leo passa sportellando...) e poi a Saint Jean de Royan la scelta delle gomme. Munari è andato via senza chiodi. Garin-Rossi dopo la scelta del «Maestro» si decidono per la stessa soluzione. E, come Munari, incappano nell'unica nevicata del rallye. Il Drogo rischia di compromettere la corsa, il primo posto, la Fulvia di restare fuori dei sessanta che disputeranno l'ultima frazione, quella della notte del Turini. Ma Leo ce la fa e si piazza tra i «migliori», traguardo forse insperato.

In attesa del via passeggia orgoglioso con moglie e figlia. Patrizia ed Alessandra lo seguono come ombre. Ma mancano le note per il tratto finale:

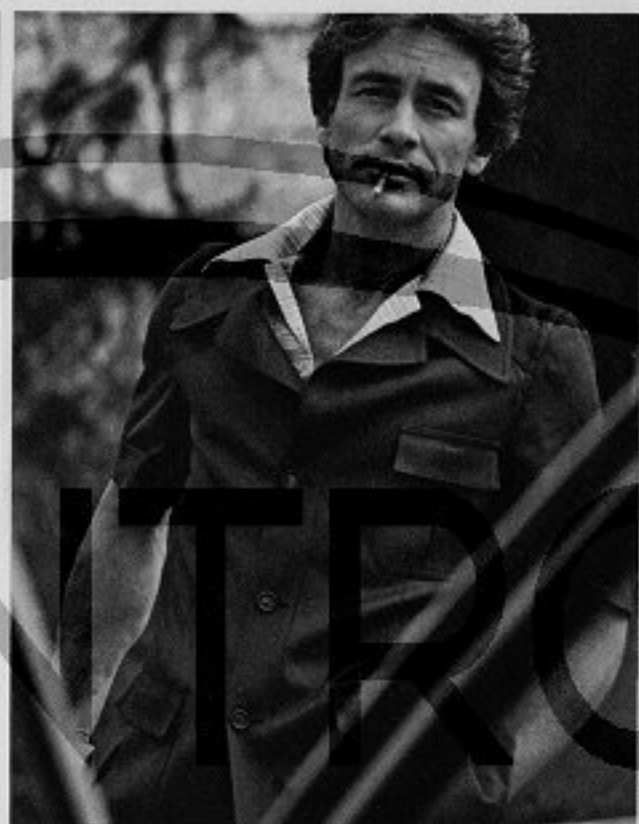
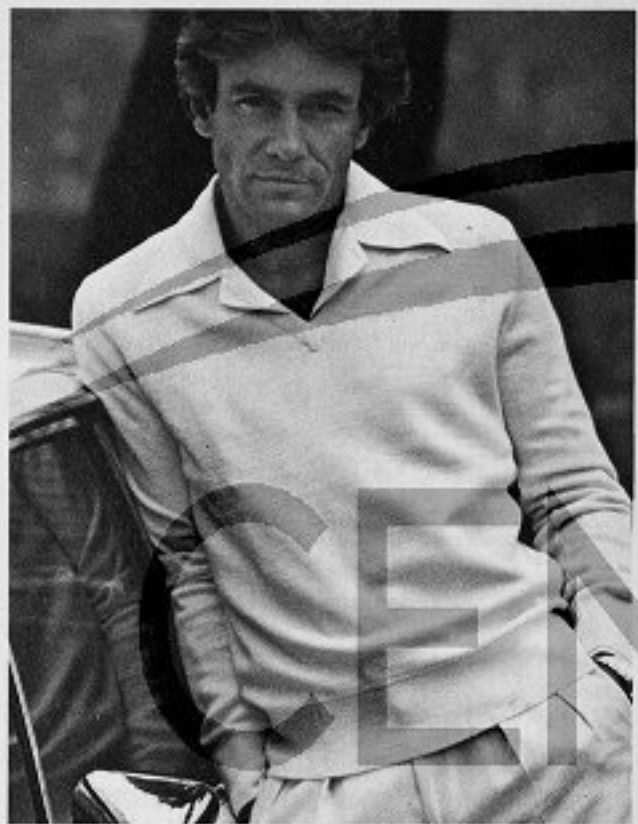
né Garin né Rossi pensavano di arrivare a tanto. Raccogliono qui e là qualcosa, si fanno dire dagli amici della Lancia quel che può occorrere. Al via (ed è un momento da vivere) Alessandra con la sua vocina dice a papà «in bocca al lupo» ed a Leo il cuore fa un balzo. Rossi lo sorveglia. Al primo «giro» la vecchia Fulvia procede cauta: si tratta di sapere dove mettere le ruote per evitare sorprese. Sul Turini, Leo vede scritte con lo spray bianco, verde e rosso, sul muro di neve, le parole Italia, Italia. Mi dirà dopo che in quel momento gli è venuto freddo. «Ci pensi che anch'io con Rossi e la Fulvia, seppur modestamente, potevamo dare una mano a questa nostra Italia?». Non lo dimenticherà mai.

E via deciso, attento, con Rossi a tenerlo sù, a spronarlo, a calmarlo. E gli amici dell'assistenza a dargli la possibilità di andar avanti. Ancora una strisciata, l'alba, l'arrivo sulla Condamine. Da spettatore Leo è ora attore. Dal deserto era venuto il nemico e lo ha combattuto dignitosamente: la sua battaglia l'ha vinta.

Molti lo abbracciano, manco io. Tre chili d'olio e sei gomme: questo è tutto quanto è servito alla Fulvia. Patrizia e Alessandra sono lì ad aspettarlo. I vecchi suiveurs osservano la Fulvia, mai doma, sempre giovane, fedele. Per la sua ultima apparizione al «Monte» essa ha scelto di essere guidata da un suo innamorato, il più fedele certo. E che continuerà ad esserle fedele. Leo, infatti, la vuol portare in corsa ancora, laddove è stata grande, a cominciare dall'Acropoli.

Grazie a te, Leo. Qualcuno sorrideva delle «tue corse», delle tue speranze. Qualcun altro ha detto che allora è vero che Leo va forte in automobile. Sì, è vero: lui e la piccola, eterna Fulvia vanno forte. E forse non hanno finito di sorprendere.

G. R.



*Pullover sofisticato e prezioso,
anch'esso bianco a sottolineare
una precisa tendenza per l'estate '76,
è in lana e seta.*

*La camicia è in puro lino.
Maglieria E. Zegna.*

*Sahariana in puro lino a mezza manica,
indicata per la sua leggerezza
ai pomeriggi caldi.*

L'area sportswear E. Zegna.

*La camicia, anch'essa
a mezza manica in jersey di seta,
è di E. Zegna.*

STORICO
FIAT

proposte
Ermenegildo
Zegna
per l'estate

*Abito in seta naturale
di linea morbida,
particolarmente elegante
e arricchito dal gilet
e dai pantaloni con pinces.*

*Abito Gritti di E. Zegna
cravatta E. Zegna.*

CENTRO
STORICO
FIAT



Alla fine di maggio è uscito di produzione dalle linee di montaggio dello stabilimento Lancia di Chivasso il modello Fulvia coupé.

Presentata nella primavera del 1965 come versione granturismo della berlina Fulvia, questa vettura ha accompagnato il suo successo commerciale con una forse irripetibile messe di affermazioni sportive nei rally e in gare di velocità: sono circa 2600 le vittorie assolute e di classe, conquistate dai piloti ufficiali Lancia e da clienti privati, con la Fulvia coupé, in Italia ed all'estero, molte delle quali di risonanza mondiale, come il Rally di Montecarlo, il Tour de Corse, la Marathone de la Route, i Rally di Gran Bretagna, Marocco, Portogallo, Sanremo.

La Fulvia ha anche conquistato il Campionato del Mondo Rally nel 1972, il Campionato Europeo nel 1969 e nel 1973, il Campionato europeo turismo di velocità nel 1966, sei volte il Campionato Italiano Rally.

Il primo coupé Fulvia aveva la cilindrata di 1216 cc; nel 1966 usciva la prima versione HF prettamente sportiva con la quale la Squadra Corse Lancia, e sempre più numerosi clienti, iniziavano la partecipazione alle corse.

Nel 1967 la cilindrata veniva portata a 1298 cc che doveva restare invariata su tutte le versioni normali, mentre sui coupé HF veniva montato un motore di 1584 cc e il cambio a cinque marce. Sui motori più spinti la potenza risultava di 160 CV e la velocità massima di 200 km/ora. Il cambio a cinque marce diventava

di serie su tutta la produzione nel 1969.

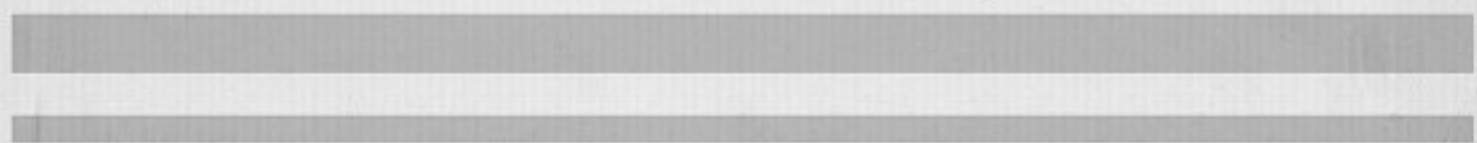
Successivamente veniva ridisegnata la parte frontale della vettura e infine, nel 1973, usciva la «Serie 3», anche nell'allestimento Montecarlo. Dagli 80 CV della prima Fulvia coupé si era arrivati a oltre 100.

La bontà dell'impostazione meccanica della Lancia Fulvia (motore a quattro cilindri a V stretto con doppio albero di distribuzione in testa, trazione anteriore) ha trovato negli ultimi dieci anni piena conferma non soltanto nelle vittorie sportive, ma in una larga diffusione commerciale: del solo coupé sono stati prodotti e venduti 161.832 esemplari, della berlina (la cui costruzione è cessata nell'autunno del 1972, sostituita dalla Beta) 192.050. In totale sono 353.882 Fulvia, il maggior numero finora prodotto dalla Lancia per un solo modello. Tuttavia il glorioso coupé Fulvia, che dopo 11 anni di costante affermazione, esce ora dalla scena automobilistica per la naturale evoluzione tecnica intervenuta nel frattempo, non lascerà un vuoto nella produzione Lancia in quanto avrà un successore: da tempo è in collaudo una versione di 1300 cc del coupé Beta, la cui presentazione sul mercato è prevista per il prossimo autunno.

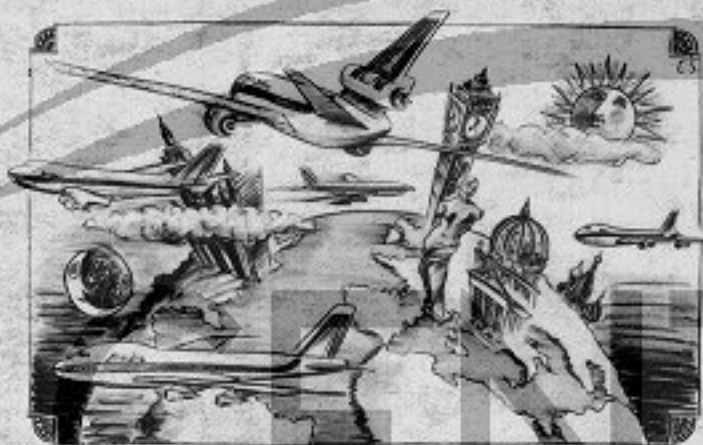
La Lancia continuerà così ad essere presente con una vettura granturismo anche in questa fascia di cilindrata.



CENTRO
STORICO
FIAT



L'Italia è il paese di Alitalia. Ma non è affatto il suo limite.



Alitalia congiunge tra di loro le principali città italiane. E non solo le principali.

Ma quello che Alitalia fa così bene dentro i confini di casa sua, lo fa anche fuori.

E va e viene dall'Europa, dall'Asia, dall'Africa, dall'Australia e dalle Americhe con la stessa disinvoltura con cui si muove in Lombardia o in Sicilia.

C'è di più: Alitalia è la compagnia che vi offre il maggior numero di collegamenti tra l'Italia e le capitali degli altri Paesi.

E allora ricordatevi, ogni volta che dovete fare un viaggio di piacere o d'affari, che la nostra Italia è il mondo.

Alitalia
Un po' d'Italia nei vostri affari.

L'Italie est le pays de Alitalia. Mais elle n'est pas du tout sa limite.



Alitalia relie entre elles les principales villes italiennes. Et non seulement les principales.

Mais ce que Alitalia fait aussi bien dans les limites de chez lui, elle le fait même dehors.

Et elle va et vient de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique, de l'Australie et des Amériques avec la même aisance dont elle se meut en Lombardie ou en Sicile.

Il y a quelque chose de plus: Alitalia est la compagnie qui vous offre le plus grand nombre de liaisons entre l'Italie et les capitales des autres Pays.

Souvenez-vous donc, chaque fois que vous devez faire un voyage d'agrément ou d'affaires, que notre Italie est le monde entier.

Alitalia
Une détente dans vos voyages d'affaires: l'Italie.

Italy is Alitalia's base. But by no means its boundary.



Alitalia links up all the major cities in Italy. And some not so major.

But what Alitalia does so well within its own territory, it also does outside.

It comes and goes to Europe, Asia, Africa, Australia and the Americas with the same nonchalance that it flies in Lombardy or in Sicily.

And what's more, Alitalia is the airline that offers you the greatest number of connecting flights between Italy and the world's capitals.

So every time you plan to make a business or pleasure trip, remember that Alitalia's base is the world.

Alitalia
Mix business with Italy.