

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

1



LANCIA APRILIA VERSIONE LUSO - 1937



HACHETTE



Un'impresa di nicchia

La debole domanda interna, lasciò all'auto un esiguo spazio di mercato; in questa nicchia sono nati i più bei nomi del gotha dei costruttori: Alfa Romeo, Isotta Fraschini, Itala, Bianchi, Lancia.



A sinistra, un ritratto di Vincenzo Lancia nel 1908. Sotto, la squadra di progettisti e meccanici della Bianchi negli anni Dieci.

Nel corso di quella straordinaria congiuntura economica e sociale che i francesi chiamano *belle époque*, cioè negli anni racchiusi tra la fine dell'Ottocento e lo scoppio della Prima guerra mondiale, in Europa e in America si registrano l'apparizione e i primi sviluppi di una nuova straordinaria invenzione, l'automobile. In quei giorni lontani, l'ancora incerta definizione del prodotto, frutto dell'incontro tra un carro e un motore a combustione interna, le caratteristiche della domanda – ancora limitata ma superiore alla capacità produttiva esistente –, una larga diffusione delle competenze tecniche necessarie all'avvio di nuove imprese spinsero molti a cimentarsi con una sfida appassionante. Alcuni di questi pionieri avevano maturato esperienze nel-

l'ambito della carrozzeria, altri erano appassionati di meccanica, altri ancora commercianti o semplici amanti del nuovo. Tutti condividevano la stessa passione e avevano la capacità di intravedere, dietro le difficoltà del presente, le straordinarie potenzialità del nuovo mezzo anche sotto il profilo economico e industriale. Derivava da questo insieme di caratteristiche l'estrema polverizzazione del settore, almeno ai suoi esordi, e il carattere semiartigianale dell'organizzazione produttiva. La maggior parte delle im-

prese aveva in catalogo molti modelli ma di ciascuno fabbricava poche decine di esemplari all'anno. In breve, tuttavia, la logica cogente delle economie di scala e i vantaggi della standardizzazione produttiva determineranno una radicale inversione di tendenza e la progressiva emersione, all'interno di ciascun paese, di pochi grandi gruppi industriali. Anche l'Italia, dove nel primo decennio del Novecento il settore dell'auto aveva



acquisito una sua prima configurazione, percorse questa traiettoria di sviluppo. Con una differenza non piccola rispetto al contesto internazionale. Nel nostro paese, infatti, il processo di concentrazione assunse ritmi e proporzioni del tutto anomali: alla fine degli anni Venti una sola impresa, la Fiat, copriva quasi il 90 per cento della produzione. Le ragioni di tale anomalia risiedono in gran parte nelle caratteristiche socio-economiche della domanda e nella sua esiguità. Un limite destinato a pesare sulle logiche di sviluppo di un settore costretto a supplire allo scarso dinamismo della domanda interna con le esportazioni, giunte nei primi anni Venti ad assorbire oltre i due terzi della produzione. La debolezza della domanda agì come un vincolo alla formazione di un robusto settore di imprese, come era avvenuto in altre grandi nazioni dove a dividersi il mercato erano più gruppi industriali in competizione. Tuttavia, in quell'esiguo spazio di mercato, tra il 10 e il 20 per cento della produzione a seconda dei periodi, sono state scritte alcune delle pagine più gloriose della storia dell'automobile italiana e non solo italiana. In questa nicchia, in altre parole, si sono formate, sono cresciute, hanno lottato, primeggiato alcune delle più belle marche del gotha dei costruttori, dall'Alfa Romeo all'Isotta Fraschini, dall'Itala alla Bianchi, alla Lancia.

La creatura di Vincenzo Lancia, che si era fatto le ossa come collaudatore e pilota della squadra corse della Fiat, dopo una prima e significativa esperienza alla Ceirano, assunse subito le caratteristiche che ne avrebbero assicurato la sopravvivenza nella forte competizione che segnò i primi sviluppi del settore.

Una delle matrici del successo fu la determinazione con la quale l'impresa, nei primi anni di attività, rimase fedele alla sua caratterizzazione originaria – innovazione, qualità, classe ed eleganza – senza lasciarsi sedurre da pericolose scorciatoie alla crescita come accadde invece all'Alfa Romeo negli anni della Prima guerra mondiale.

Inoltre, a differenza di altri costruttori della sua categoria, Lancia fu capace di individuare subito il segmento di mercato a cui rivolgersi, una fascia medio-alta sia in Italia sia all'estero. Una scelta a cui l'azienda rimase fedele nel tempo riuscendo a fare del marchio Lancia un sinonimo di qualità, affidabilità e innovazione. Si sviluppò su queste premesse un'avventura imprenditoriale e progettuale di grande spessore, la cui storia è un capitolo importante del processo di affermazione del made in Italy nel mondo.

Sala di collaudo dello stabilimento Alfa di Milano nel 1910.



La forza dello stile e della innovazione

Nel 1980 e nel 1981 la Lancia vinse il Campionato del Mondo davanti alla Porsche. Poi il regolamento cambiò e la Casa fu costretta a preparare un'auto a tempo di record. Il Campionato le sfuggì per un soffio.

Nel 1980 e nel 1981 la Lancia Montecarlo Gruppo 5 ispirata alla omonima coupé di serie era riuscita nella fantastica impresa di spezzare il predominio Porsche che durava da anni nel Campionato Mondiale Marche Prototipi. Nel 1982 però per la Beta Montecarlo Turbo non vi fu possibilità di riconferma. La rivoluzione totale

nei regolamenti sportivi della FIA fece sparire i vecchi Gruppi distinti da numeri e introdusse quelli con le lettere dell'alfabeto: Gruppo N = Turismo di serie, A = Turismo elaborato, B = Gran Turismo e C = Prototipi.

La Lancia non aveva un modello pronto per il nuovo regolamento, ma il direttore della Squadra Corse Cesare Fiorio interpretò intelligentemente la norma che concedeva un altro anno ai vecchi Gruppo 5 e 6. Anziché puntare sulla Beta Montecarlo Turbo, che sarebbe stata troppo penalizzata dal peso, ne utilizzò la meccanica a quattro cilindri turbo opportunamente aggiornata per motorizzare una leggera barchetta costruita a norma dell'ex Gruppo 6 con un telaio d'alluminio realizzato a tempo di record dall'ing. Gian Paolo Dallara. Una profilatissima carrozzeria aerodi-



La Lancia LCI telaio n. 001002 di Corrado Fobi/Alessandro Nannini, secondi classificati nella 1000 Chilometri del Mugello il 19 settembre 1982.

namica sviluppata presso la galleria del vento della Fiat Research rivestì in modo affascinante la vettura, che si chiamò Lancia-Martini LCI in onore dello sponsor del "Mondiale" che la Lancia aveva acquisito due anni prima con la Beta Montecarlo Turbo.

La LCI pesava solo 640 chili, era molto efficiente dal punto di vista aerodinamico e con il motore turbo derivato dalla precedente Lancia Beta Montecarlo Turbo Gruppo 5 sviluppava 450 cv. Il primo confronto del Campionato fra i campioni in carica e la Porsche avvenne a Monza il 18



aprile. Si risolse a favore dell'outsider Rondeau M 382-Ford di Henri Pescarolo e Giorgio Francia. Il miglior risultato della Casa tedesca fu il secondo posto di Rolf Stommelen/Ted Field con la 935K/81 ex Gruppo 5. Il migliore piazzamento della Lancia fu il quarto posto di Mario Casonari/Joe Castellano/Mark Thatcher (il figlio della Margaret primo ministro inglese) con la Beta Montecarlo Turbo privata della Scuderia Vesuvio.

Tutte le LC1 risentirono, invece, dei problemi di gioventù e si fermarono per inconvenienti tutto sommato banali. Risolverli fu abbastanza semplice e alla seconda gara, la 6 Ore di Silverstone il 16 maggio, la profilatissima Lancia (telaio n. 001001) di Michele Alboreto e Riccardo Patrese mise dietro la nuovissime Porsche 956 Gruppo C di Jackie Icks/Derek Bell e 936 C di Bob Wollek/Jean Michel Martin/Philippe

Martin. Il successivo 30 maggio la Lancia (telaio n.001002) affidata a Michele Alboreto e Teo Fabi beffò le Porsche in casa loro vincendo alla grande sul circuito del Nürburgring mentre la prima delle Porsche, una 924 Imsa, si classificò solo quinta. Per onor del vero bisogna però osservare che la Casa tedesca aveva rinunciato alla partecipazione ufficiale e si era affidata ai piloti privati perché aveva concen-

Sopra, le Lancia LC1 di Riccardo Patrese/Michele Alboreto e di Piercarlo Ghinzani/Teo Fabi davanti a tutti nelle prime fasi della 1000 Chilometri di Monza il 18 aprile 1982.

A destra, 18 aprile 1982, Monza. Cambio piloti fra Piercarlo Ghinzani e Teo Fabi sulla Lancia LC1.

Sotto, 30 maggio 1982. Una bella inquadratura della Lancia LC1 di Ghinzani in gara nella 1000 Chilometri del Nürburgring vinta dai compagni di squadra Michele Alboreto e Teo Fabi





Sopra, 16 maggio 1982. La Lancia LCI di Riccardo Patrese in azione nella 6 Ore di Silverstone, che concluse in prima posizione assoluta in coppia con Michele Alboreto.

trato i suoi sforzi sulla preparazione della 24 Ore di Le Mans, gara nella quale aveva una grande tradizione, mentre non era tagliata per le agili e leggere Lancia LCI.

La Casa tedesca si rifece quindi con i primi tre posti nella celebre 24 Ore francese e mise all'attivo in un colpo solo il bel bottino di 20 punti che la portò a sole cinque lunghezze dalla capolista Lancia. Il match fu a favore della Cavallina di Stoccarda anche a Spa-Francorchamps dove le 956 di Jackie Icks/Jochen Mass e di Derek Bell/Vern Schuppan precedettero la LCI (telaio 001003) di Riccardo Patrese/Teo Fabi, mentre la 001004 di Piercarlo Ghinzani/Mi-

chele Alboreto si fermava senza benzina per uno stupido guasto all'indicatore del livello. Nel Gran Premio del Mugello il 19 settembre toccò alla Lancia l'onore della doppietta con Piercarlo Ghinzani/Michele Alboreto e Alessandro Nannini/Corrado Fabi (telaio n. 001002) davanti a tutti. In Giappone, sul circuito di Fuji, le Lancia e le Porsche si equivalsero nei tempi in prova, ma in gara la LCI di Teo Fabi e Riccardo Patrese subì qualche contrattempo di troppo, col risultato di dare via libera alla vittoria di Jackie Icks/Jochen Mass sulla Porsche 956.

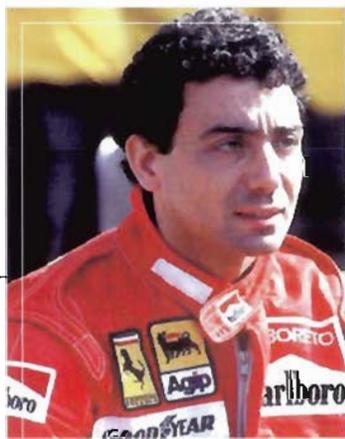
Nulla però era ancora perduto. La Porsche e la Lancia, ancora con un punteggio piuttosto vicino, si sarebbero giocate il Campionato nell'ultima gara, a Brands Hatch il 17 ottobre. La Porsche all'inizio della stagione non aveva pianificato la partecipazione a questa corsa perché con una certa presunzione non aveva pensato che le Lancia andassero così forte ed era convinta che già a metà anno avrebbe avuto il titolo di campione in tasca. Ci volle tutta la voglia di vincere dell'irrequieto Icks per convincere i tedeschi a cambiare parere e affidargli una 956 anche per l'ultima gara. Nel week end dell'attesissima gara inglese pioveva a dirotto. Il clima avrebbe potuto rappresentare uno svantaggio per le Lancia che avevano la carrozzeria scoperta, ma i piloti tennero duro e in prova girarono su tempi attorno a l'29", contro l'31" delle Porsche. Meglio di entrambe andarono le fino allora deludenti Ford C 100, che a sorpresa girarono con tempi attorno a l'27 conquistando la *pole position*.

In gara le Ford partirono in testa e corsero appaiate perché i piloti Manfred Winkelhock e Mark Surer pensarono che così sarebbero riusciti entrambi a mantenere il parabrezza libero dagli schizzi d'acqua e fango; ma a un certo punto si

MICHELE ALBORETO

Nelle stagioni 1980-1983 uno dei piloti di punta della Lancia fu Michele Alboreto. Dopo le esperienze in Formula Monza, Formula Italia e Formula 3, nel 1981 debutta in Formula 1 a San Manno al volante della Tyrrell-Ford. Gli sono sufficienti due anni per mostrare agli addetti ai lavori le sue qualità. Il suo stile di guida, veloce e grintoso, piace molto a Enzo Ferrari che lo ingaggia nel 1984. L'anno dopo è già in lotta per il titolo.

Dopo una prima promettente stagione chiusa al quarto posto in classifica generale, Michele apre un 1985 nel modo migliore: dopo il Nürburgring, non prova del Campionato mondiale, Alboreto è primo in classifica, ma, sulla distanza, emerge Alain Prost che vince il suo primo titolo mondiale. Dopo la Formula 1, si dedica alle vetture sport, vince la 24 ore di Le Mans nel 1997 su Porsche. Nel 2001 corre con la scuderia Audi. Durante le prove per Le Mans, Alboreto perde la vita sul circuito di Dresda: era il 25 aprile 2001.





toccarono e iniziarono entrambi a carambolare in mezzo alla pista. Il trambusto che ne nacque spinse il direttore di gara a fermare la corsa mentre la Lancia di Riccardo Patrese e la Porsche di Jackie Icks erano ancora vicine. Alla ri-

In alto, a destra, prove della 1000 Chilometri del Mugello il 18 settembre 1982. Cambio gomme, rifornimento e cambio piloti fra Piercarlo Ghinzani e Teo Fabi. Sopra, 19 settembre 1982, 1000 Chilometri del Mugello. Le tre Lancia LC1 di Patrese/Teo Fabi, Nannini/Corrado Fabi e Michele Alboreto/Piercarlo Ghinzani davanti a tutti. Dietro, con il n. 1, la Porsche di Bob Wollek/Hans Heyer e con il n. 8 la Osella PA9 BMW di Giorgio Francia/Luigi Moreschi. Sotto, 16 maggio 1982, 6 Ore di Silverstone. Michele Alboreto supera all'interno la Rondeau M 482 Ford di Jean Rondeau/Francois Migault.

partenza, Icks prese un po' di vantaggio. Derek Bell, che aveva dato il cambio a Icks, perse un giro per andare a box con una gomma a terra mentre la Lancia di Teo Fabi e Riccardo Patrese passava a condurre. Quando lo scatenato Icks ritornò sulla Porsche per l'ultimo turno di guida aveva quasi un minuto di ritardo, ma tentando il tutto per tutto riuscì a tagliare il traguardo in seconda posizione a soli 9 secondi di ritardo dalla Lancia dei battistrada. Tanto bastò per superarla di 4 secondi e 7 decimi nella classifica finale ottenuta per somma dei tempi. Con un regolamento diverso o con una tattica di gara più accorta da parte degli italiani la Lancia avrebbe potuto di nuovo battere la Porsche nel Campionato Mondiale Marche. Invece vinse la Casa tedesca per una manciata di punti.



La mitica Aprilia

L'Aprilia ha origine da un progetto anticonvenzionale. Costruita secondo lo spirito della Casa che vuole alte prestazioni con cilindrata contenute, è un'auto scattante, stabile e lussuosa.



La Lancia Aprilia è un'auto straordinaria che rappresenta uno dei primi esempi di progettazione globale. Non è nata come l'unione di elementi ottimizzati ognuno per proprio conto, ma come un tutt'uno dove la validità di ogni elemento è determinata, oltre che dalle sue qualità intrinseche, dal rapporto armonico con gli altri elementi. In tal modo la Lancia ha ottenuto un'auto brillante, ma so-

bria nei consumi; superba nella tenuta di strada, ma confortevole; efficiente nell'aerodinamica, ma elegante. Vincenzo Lancia voleva una macchina di qualità e prestazioni superiori pur con una cilindrata contenuta. Ai suoi tecnici indicò le caratteristiche di massima: berlina aerodinamica a 4 porte, 5 posti, peso entro i 900 chili, motore di cilindrata compresa fra 1200 cc e 1500 cc., consumo non superiore a

1.10 per 100 km, velocità di 125 km/h. Nel rispetto della tradizione Lancia e con l'idea di un abitacolo spazioso, la scelta cadde sulla disposizione dei cilindri a V stretto, per ottenere un motore compatto a vantaggio all'abitabilità e un albero motore corto a vantaggio della robustezza. Le novità furono l'alluminio per la fusione del monoblocco, le canne riportate e un sistema brevettato della distribuzione, che tra-

mite bilanciari di diversa lunghezza consentì di disporre le valvole in modo da ottenere camere di scoppio ad alta efficienza. Così la potenza del compatto V 4 di 19° Tipo 97 fu

Sotto, a sinistra, la monoscocca dell'Aprilia; ogni altra componente della macchina era inbullonata ad essa, compresi i parafranghi. Sotto, la valigia offerta dalla Casa si inseriva grazie a due profili predisposti sulle pareti interne del baule.

Sopra e in alto, un esemplare restaurato di Lancia Aprilia prima serie (Tipo 238). Si tratta di una versione Lusso riconoscibile dalle pedane fra i parafranghi.

A destra, la stessa vettura vista da dietro. Si nota la presenza di un solo fanale sul parafrango sinistro, secondo le norme dell'epoca.

Sotto, l'accessibilità dell'abitacolo era eccezionale grazie alla costruzione priva del montante centrale, come pure l'abitabilità garantita dal lungo passo.

Sotto, il cruscotto rettangolare montato sulle Aprilia Lusso e su tutte le berline "seconda serie". Sotto la plancia si trova il comando della regolazione degli ammortizzatori posteriori.

UN'AUTO DA COLLEZIONE
Un'auto concepita prima della guerra, ma robusta, affidabile, veloce, con una gran tenuta di strada, comoda e a un prezzo onesto è un'utopia? No. È l'Aprilia, che presso i collezionisti italiani non ha ancora raggiunto il successo e le valutazioni che merita. E dire che come pochissime altre è in grado di soddisfare chi desidera un'auto dal "look" anteguerra, ma non vuole rinunciare all'affidabilità, alla facilità di guida e alla praticità delle automobili più recenti. Ricordiamo che le Aprilia si sono sempre distinte nelle manifestazioni di regolarità più impegnative come la Pirelli Marathon, oltre 2000 chilometri fra Londra e Cortina, la Winter Marathon e il Giro Nazionale.

di 47,8 cv (tanti per l'epoca) con la cilindrata di soli 1351 cc. Come per il motore la Lancia mantenne lo schema del V stretto impiegato dal 1921, così per la carrozzeria la Casa confermò la scelta attuata ai tempi della Lambda e la realizzò autoportante, cioè capace di sopportare gli organi meccanici e le sollecitazioni dinamiche senza l'ausilio del telaio. Introdusse la



Aprilia

VELOCITÀ
125 Km/h. O.R.A.
CONSUMO
10 Lt. CAPEL 100 Km.
5 POSTI
SOSPENSIONE
A 4 RUOTE INDIPENDENTI

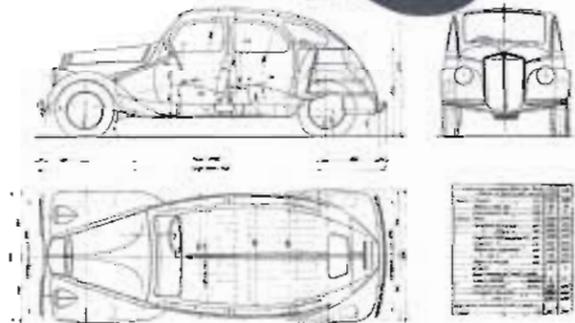


A destra, una Lancia Aprilia seconda serie.

Sotto, un disegno progettuale della Lancia Aprilia.



LANCIA & C. FABBRICA
BERLINO 4 A
DI ROMA 1936



di Cx a beneficio dell'estetica. Le sospensioni anteriori dell'Aprilia aggiornarono il collaudato "sistema Lancia" a foderi verticali con molle e ammortizzatori racchiusi aggiungendo un alimentatore di olio per rifornire di lubrificante il sistema. Il retrotreno fu molto innovativo e richiese una meticolosa messa a punto. Questi gli elementi del sistema: il differenziale, in blocco con il cambio, fisso al centro con i freni all'uscita dei semiasse per liberare le ruote dal loro

A destra, disegno in trasparenza della Lancia Aprilia prima serie. Sotto, un esemplare restaurato di Lancia Aprilia seconda serie (Tipo 438). I fanali e gli indicatori di direzione risultano aggiornati alle normative del Nuovo Codice della Strada del 1959.



A sinistra, la copertina del primo depliant della Lancia Aprilia. A destra in alto, la Lancia Aprilia di Marconcini/Sbrana in gara nella Mille Miglia, il 3 aprile 1938.

HENRY FORD E L'APRILIA

Sulle sospensioni posteriori c'è un aneddoto che vale la pena di ricordare. Alla chiusura serale del Salone di Parigi, il 1° ottobre 1936, due addetti alla vigilanza trovarono un oggetto sdraiato sotto un'Aprilia in modo sospetto. Lo fecero alzare, lo agguantarono saldamente e lo portarono in Direzione. Quando il direttore vide l'uomo impallidì: era Henry Ford, il primo costruttore mondiale di automobili. Si scusò, rimbrottò le guardie, infine con garbo chiese a Ford ragione del suo comportamento: "Il retrotreno dell'Aprilia è la cosa più bella di questo Salone, volevo vederlo da vicino".

peso; due semiasse oscillanti; due bracci oscillanti collegati a ciascun semiasse; due barre di torsione trasversali, collegate ognuna da una parte alla scatola del differenziale, dall'altra a uno dei bracci oscillanti; una balestra trasversale fissata al centro alla scatola del differenziale e collegata alle ruote ai due estremi; due cavi fissati a ciascuna estremità della bale-

stra e collegati ognuno a un braccio oscillante; infine gli ammortizzatori. Il retrotreno dell'Aprilia rivelò ottima efficienza, conferendo alla vettura una tenuta di strada che divenne leggendaria. Risolti i problemi di progettazione, Lancia provò come passeggero il prototipo guidato dal collaudatore di fiducia. "Che macchina magnifica", disse alla fine della prova. Chiese solo di ridurre la velocità: 130 km/h e la tenuta di strada tanto sicura potevano invitare a strafare gli automobilisti dell'epoca abituati a velocità di 85-90 km/h.



cruscotto e altri capricci. Su 9000 Aprilia vendute nel 1937 le Lusso furono 700. L'anno dopo le Lusso diventarono la maggioranza e proposero ulteriori modifiche, come la calandra con le barre curve e gli strumenti con il fondo bianco. Il successo della Lusso spinse la

Casa a cancellare la "normale" nella seconda serie, che entrò in produzione nell'agosto 1939 con la sigla 438. La modifica principale fu la cilindrata portata a 1486 cc per aumentare la dolcezza di marcia. La produzione, sospesa nel 1943 per la guerra, tornò alla normalità il 14 marzo 1946 con la vettura n. 438-12728. L'ultimo esemplare uscì dalla fabbrica il 22 dicembre 1949. Un operaio mise nel bagagliaio un bigliettino di commiato che terminava con l'augurio che il nuovo modello ottenesse altrettanto successo.



Vincenzo Lancia ebbe la gioia di constatare l'ammirazione del pubblico per l'Aprilia (chiamata Ardenne quella prodotta a Bonneuil-sur-Marne in Francia) nei Saloni dell'Automobile di Parigi e di Milano, il 1° e il 28 ottobre 1936. Ma non vide l'avvio della produzione, che iniziò poco dopo la sua scomparsa avvenuta il 15 febbraio 1937. L'Aprilia prima serie (Tipo 238) era priva delle pedane fra i parafranghi e aveva il volante a tre razze nero. Nero era pure il fondo degli strumenti sul cruscotto. Nell'agosto 1937 fu affiancata dalla Lusso con pedane, orologio, posacenere, listelli cromati sul



IL MODELLO DA COLLEZIONE