

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

8



LANCIA THEMA - 1986



€ 9,99 - quattordicinale  
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

### HACHETTE



# La nuova periferia industriale

**Nel 1911, seguendo l'esempio di altre imprese, anche Vincenzo Lancia decide di trasferire la produzione acquistando un nuovo stabilimento in periferia, a Borgo San Paolo.**

Nell'ultimo ventennio dell'Ottocento si avvertono anche in Italia gli echi di una grande rivoluzione pacifica: l'elettricità da oggetto di sperimentazione diventa una realtà viva capace di permeare la vita quotidiana attraverso le sue molteplici applicazioni. Energia versatile e pulita, almeno quella derivata dalle cadute d'acqua, l'elettricità sembra destinata a liberare il paese da una condizione di inferiorità dovuta alla mancanza di combustibili fossili, facendo intravedere inattese possibilità di sviluppo al servizio della vita domestica, dei trasporti pubblici e delle industrie.

Per quanto riguarda, in particolare, le industrie, la trasmissione a distanza dell'energia attraverso i primi elettrodotti e la diffusione dei motori elettrici trasformano l'organizzazione interna degli stabilimenti, liberandoli dalla rigidità delle linee di trasmissione della forza legate a una motrice centrale. Anche le logiche insediative delle fabbriche sul territorio cambiano. Viene a cadere il vincolo di prossimità ai terminali di arrivo del carbone (porti e stazioni) o ai

*Vecchi quartieri operai di Torino, 1910 ca.*

corsi d'acqua, nel caso degli impianti idraulici, e si assiste a una maggiore dispersione degli stabilimenti sul territorio, prefigurando la formazione di ampie zone metropolitane. In parallelo a questi processi, si modificano anche gli equilibri urbani con una crescita a macchia d'olio delle periferie e una progressiva trasformazione in senso commerciale e terziario delle zone centrali di più elevato pregio. A Milano come a Torino, sempre di più le industrie tendono a disporsi lungo la linea ferroviaria e a ridosso delle cinte daziarie. Anche sotto il profilo demografico la crescita delle città lambite dall'industrializzazione è impressionante. Alle so-







*Sopra, una Lambda nel cortile dello stabilimento di via Caraglio, in Borgo San Paolo a Torino, pronta per affrontare una prova su strada. Sotto, interni degli stabilimenti Lancia.*

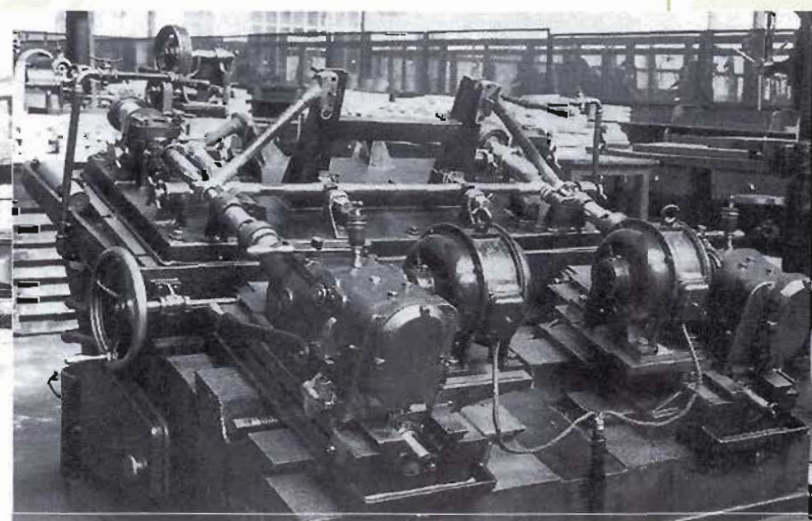
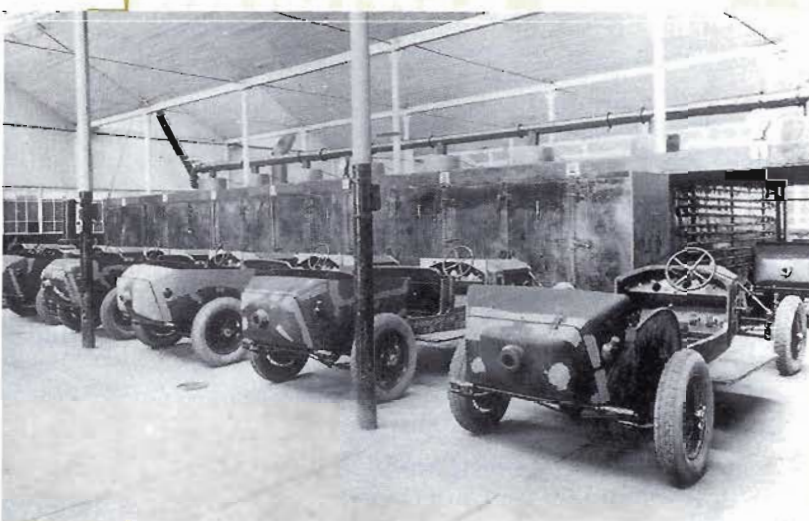
gle della Prima guerra mondiale Milano ha ampiamente superato il mezzo milione di abitanti, mentre Torino, anch'essa meta di crescenti flussi migratori dalle campagne, nel 1911 conta una popolazione residente di 418.000 unità. Il dato più interessante, per quanto riguarda il capoluogo piemontese, è l'incremento demografico della periferia: nell'intervallo tra i due censimenti del 1901 e del 1911 la popolazione del centro cresce di circa il 10 per cento, a fronte di un aumento del 120 per cento di quella stanziata nei quartieri esterni alla vecchia cinta daziaria.

Lungo la fascia esterna, attorno a nuclei originariamente sviluppati in corrispondenza delle porte della città, crescono tumultuosamente i nuovi quartieri della periferia industriale segnata dall'omogeneità sociale dei suoi abitanti, in larga misura operai di fabbrica. Nel 1911 Torino arriva a contare quasi 70.000 operai in senso moderno, poco meno del 25 per cento della popolazione, ai quali si aggiungevano molte migliaia di artigiani e gente dai mille mestieri che rappresentano un'altra componente importante della "cintura rossa" che cinge, minacciosamente, la città borghese.

In uno di questi borghi, fino a pochi anni prima ancora

aperta campagna, Vincenzo Lancia nel 1911 decide di trasferire le attività produttive della sua società. La scelta cade su Borgo San Paolo, dove già da alcuni anni si era insediata la Diatto, seguita a ruota da altri fabbricanti di automobili come la SPA, la Chinbiri e, dopo il 1912, la Nazzaro e la carrozzeria Farina. A indurre Lancia al passo che avrebbe proiettato la sua impresa nel gotha dei costruttori italiani, oltre all'ampia disponibilità di aree in vista di ulteriori espansioni, fu l'opportunità di rilevare lo stabilimento della Fides, una fabbrica di automobili che dopo un promettente avvio aveva conosciuto crescenti difficoltà fino alla definitiva messa in liquidazione nel 1910.

Con l'arrivo della Lancia il profilo industriale e operaio di Borgo San Paolo acquisiva la sua definitiva sanzione, come dimostrava l'incessante crescita della popolazione, passata da circa 4500 abitanti a oltre 21.000 nell'intervallo 1911-1921.





# Le magnifiche sette Aurelia

**Nel 1952 la Lancia costruì una piccola serie di Aurelia GT B20 per le corse che dominarono nella classe 2000 della categoria GT. Ma nel 1953 Gianni Lancia decise di sostituirle con le GT 2500.**

**L**e Lancia Aurelia GT B20 erano amate dalla gente del bel mondo (ne ebbero una il Principe Ranieri di Monaco e l'attore Gary Cooper) e da alcuni grandi piloti come Jean Behra, Mike Hawthorn e Juan Manuel Fangio, che le usavano per recarsi da un circuito all'altro. La vettura fu inoltre un ottimo mezzo per i piloti privati. Senza contare le vittorie nelle gare minori, sono circa 70 i successi internazionali ottenuti dalla vettura. In principio la Casa guardò con sospetto l'attività sportiva dei piloti privati. Poi i successi, come il secondo posto assoluto nella Mille Miglia 1951, il primo posto di classe nella 24 Ore di Le Mans e la strepitosa vittoria nella Coppa d'Oro del-



*Sopra, la Lancia Aurelia GT B20 di Luigi Fagioli pronta per la consegna. La carrozzeria in alluminio è priva del coperchio del baule, una caratteristica di tutte le B20 da corsa della seconda serie. Sotto, 9 marzo 1952. La B20 di Enrico Anselmi e Luciano Gianni a un controllo del Giro di Sicilia. In primo piano (con un foglio in mano) Giuseppe Gillo, responsabile della messa a punto dei motori.*







A destra, 2 maggio 1952. Punzonatura delle vetture per la Mille Miglia. Si riconoscono le Lancia Aurelia GT B20 n. 442 di Ravasio/Marengo, la n. 434 di Chiappero/Pezzella, la n. 500 di "Ippocampo"/Mori e la n. 514 di Bonetto/Volpini. Sotto, a sinistra, 4 maggio 1952. La Lancia Aurelia GT B20 di Enrico Anselmi. Sotto, a destra, 4 maggio 1952. La Lancia Aurelia GT B20 di "Ippocampo"/Mori taglia il traguardo, terza fra le GT fino a 2000 cc.



Le corse 1952

LE PRINCIPALI SUCCESSI

Data	Corso	Pilota	Pos. classe	Pos. assoluta
09/03/1952	Giro di Sicilia	Felice Bonetto/Gian Paolo Volpini	1° GT+1.5	2°
04/05/1952	Mille Miglia	Luigi Fagioli/Enzo Borghi	1° GT+2.0	3°
18/05/1952	G.P. di Berna	Felice Bonetto		6°
01/06/1952	G.P. di Montecarlo	Gino Valenzano		4°
01/06/1952	Giro della Toscana	Felice Bonetto/Gian Paolo Volpini	1° GT+2.0	8°
15/06/1952	24 Ore di Le Mans	Gino Valenzano/"Ippocampo"	1° GT 2.0	6°
22/06/1952	G.P. del Portogallo	Salvatore Ammendola	1° GT+2.0	10°
29/06/1952	Targa Florio	Felice Bonetto	1° GT	1°
07/07/1952	Villa Real	Felice Bonetto	1° GT	4°
13/07/1952	Coppa d'Oro delle Dolomiti	Salvatore Ammendola	1° GT 2.0	4°
20/07/1952	Chiusaforte-Sella Nevea	"Ippocampo"	1° GT 2.0	
17/08/1952	Recco-Uscio	Piero Valenzano	1° GT 2.0	
12/10/1952	Ruota d'Oro	Piero Valenzano		1°
08/11/1952	Circuito di Ospedaletti	Piero Valenzano	1° GT 2.0	
23/11/1952	Carrera Panamericana	Umberto Maglioli/Franco Barnigia	4° Sport	4°



*A destra, la Lancia Aurelia GT B20 di Luigi Fagioli ed Enzo Borghi in una fase della Mille Miglia 1952, dove si classificarono primi di classe e terzi assoluti.*

le Dolomiti nello stesso anno, fecero vacillare la decisione di Gianni Lancia di tenersi lontano dalle competizioni. Il nuovo atteggiamento verso le corse si concretizzò in una escalation che in pochi anni portò la Lancia alle corse Sport e alla Formula 1 con modelli appositamente progettati. Ma torniamo al 1952 quando la Casa impostò una piccola serie di sette Aurelia GT B20 modificate per incrementare la loro competitività. Per mascherare l'impegno diretto nell'operazione, le sette vetture furono intestate ad altrettanti piloti che le immatricolarono nelle province di residenza. Nonostante l'espedito delle targhe, tutto avvenne nel pieno rispetto delle regole sportive internazionali che all'epoca permettevano modifiche radicali alla carrozzeria. Nelle B20 Corsa la carrozzeria rimase simile a quella originale sebbene fosse più bassa e priva del coperchio del baule a scopo di alleggerimento. Per lo stesso motivo la "pelle"



esterna fu realizzata in alluminio dalla carrozzeria Motto, che eliminò pure le modanature inutili e sostituì i cristalli (tranne il parabrezza) con trasparenti in plexiglas. Furono alleggeriti anche il pianale e le sospensioni, solo in quelle anteriori si risparmiarono 5 kg. Alla fine della cura dimagrante le B20 da corsa pesavano circa 100 chili meno di quelle di serie. Il motore fu modificato nel rapporto di compressione, nella distribuzione e nei carburatori, che divennero due, la potenza salì così a 106 cv.

La stagione agonistica 1952 iniziò nel migliore dei modi con la vittoria assoluta di Gino Valenzano nel Rally del Sestriere con una B20 quasi di serie, dotata però del differenziale autobloccante del modello Corsa. Le B20 Corsa dal canto loro si imposero subito alla prima uscita il 9 marzo 1952 ottenendo i primi tre posti nel Giro di Sicilia. Il 4 maggio seguirono i primi quattro posti di classe nella Mille



*Sopra, o sinistra, 15 giugno 1952, 24 Ore di Le Mans. La Lancia Aurelia GT B20 di Valenzano/"Ippocampo" ai box. Sopra, 24 Ore di Le Mans 1952. I meccanici hanno ormai completato il "tagliando" sulla vettura di Valenzano/"Ippocampo" e uno di essi espone il cartello che avverte Felice Bonetto di fermarsi al prossimo giro per il rifornimento della propria Lancia Aurelia GT B20. A sinistra, 24 Ore di Le Mans 1952. La Lancia Aurelia GT B20 di Bonetto/Anselmi ferma ai box.*





A sinistra, 23 novembre 1952. Umberto Maglioli (con gli occhiali in mano) e Franco Bornigia in un momento di pausa della Carrera Panamericana. Alla fine si classificarono quarti assoluti. Sotto, 29 settembre 1953. Monza. Bracco alla guida della B20 col motore 2500. In basso, una Lancia Aurelia GT B20 Corsa restaurata in gara in una Targa Florio rievocativa degli anni Ottanta.

Miglia, dove la grigia B20 di Luigi Fagioli si classificò addirittura terza assoluta. Il risultato fu ancora più eccezionale il 29 giugno 1952 nella targa Florio, dove le tre B20 Corsa di Felice Bonetto, Gino Valenzano ed Enrico Anselmi si classificarono prima, seconda e terza assolute. Gli altri risultati importanti della stagione furono i primi posti di classe nella 24 ore di Le Mans, nel Giro della Toscana, nella Coppa d'Oro delle Dolomiti, in numerose gare in salita e infine il quarto posto as-



NUMERI DI TELAI

Pilota	Colore	Targa	N. telaio	Motore
Gino Valenzano	Amaranto	TO 129667	B20 1505	1608
"Ippocampo"	Amaranto	MI 186966	B20 1506	1609
Felice Bonetto	Verde	MI 186992	B20 1507	1610
Enrico Ammendola	Azzurro	TO 129666	B20 1508	1611
Enrico Anselmi	Giallo	GE 59705	B20 1509	1612
Luigi Fagioli	Grigio	AN 16960	B20 1510	1613
Luigi Fagioli	Amaranto	TO 138618	B20 1511	1614

soluta nella durissima Carrera Panamericana. A dispetto dei risultati, Gianni Lancia a fine anno decise di accantonare le B20 Corsa di due litri per promuovere il nuovo modello 2500 GT. La decisione non fu ben accolta da tutti, come rivela l'aneddoto che segue. Nella Targa Florio 1953, dove debuttarono le nuove Aurelia GT B20 2500 GT, Valenzano provò il percorso con la sua vecchia B20 e ottenne tempi molto inferiori a quelli dei compagni con le 2500. Il pilota chiese a Gianni Lancia di correre con la macchina vecchia, ma il patron fu irremovibile perché voleva lanciare il nuovo modello. Valenzano insistette fino a infastidire Lancia, che al rientro in albergo gli fece trovare un biglietto ferroviario di terza classe Palermo-Torino. Il significato era chiaro. Valenzano senza più fiatare corse con una GT B20 2500 sprecando forse un'ottima occasione. Infatti nessun pilota della Casa avvicinò le prestazioni del 1952 quando le 2000 trionfarono.







Sopra, la Lancia Thema 2.8 V6 i.e. seconda serie vista di lato. Il modello conservò il motore a sei cilindri PRV della prima serie. A sinistra, vista di tre quarti posteriore della Lancia Thema turbo 16v seconda serie nella versione LX introdotta nel 1991. A destra, la Lancia Thema Station Wagon con la carrozzeria familiare studiata da Pininfarina conserva l'eleganza della berlina.

2,5 litri con 100 cv, infine il sei cilindri a benzina PRV (Peugeot-Renault-Volvo) di 2,8 litri con 150 cv. Qualcuno avanzò il timore che il motore PRV fornisse pubblicità gratuita ai concorrenti. I responsabili della Lancia risposero che il rischio sarebbe esistito se il nome del costruttore fosse stato uno, ma così il V6 era il motore europeo per eccellenza perché nato dalle sinergie di tre costruttori europei. Inoltre, nella versione modificata dalla Lancia aveva una personalità tutta sua. Il sei cilindri a V fra i motori previsti per la Thema rappresentò il miglior compromesso fra prestazioni, tenuta e

comfort. Fu un peccato che in Italia fosse penalizzato dal fisco, così la maggior parte delle Thema V6 finì all'estero. Fra le poche in Italia vi furono le Thema ministeriali, le "auto blu" dell'epoca. Il massimo in questo genere fu una piccola serie di 24 Limousine con il corpo vettura allungato di 30 centimetri. La Thema si tagliò una bella quota del mercato europeo combattendo con le migliori ammiraglie francesi, inglesi e tedesche. Nella primavera 1986 la gamma si arricchì della Station Wagon, nella quale Pininfarina armonizzò alla perfezione l'impianto stilistico della berlina

con la terza fila di finestrini e il portellone posteriore tipici delle familiari. Nell'autunno 1986 arrivò la Thema 8.32, equipaggiata con un motore derivato Ferrari 328. Le novità estetiche del modello furono la calandra aggettante con griglia a maglie quadrate, le cornici dei finestrini brunite anziché cromate, i fi-

Sotto, la Lancia Thema 3.0 V6 terza serie del 1992, vista di fronte, adottò il motore 3 litri Alfa Romeo. In basso, gli interni della Lancia Thema 8.32 con gli inserti in radica sulla plancia e la pelle Poltrona Frau® in tutti i rivestimenti compresi quelli del volante e della leva del cambio.

letti sulla linea di cintura, le minigonne sulle fiancate, il baule con alettone retrattile, i cerchi tipo Ferrari con pneumatici superribassati. L'interno della 8.32 era un tripudio di materiali pregiati: pelle Poltrona Frau® per plancia, tunnel, volante e pomello del cambio; Alcantara® o pelle Poltrona Frau® sellata a mano per sedili e padiglione; radica per il quadro strumenti e i listelli sulle porte. Ovviamente la scocca fu adeguata alla potenza del motore Ferrari: sospensioni rinforzate, dischi dei freni maggiorati, ABS di serie e servosterzo con irrigidimento progressivo (a richiesta). La calandra aggettante e certe finiture della Thema 8.32 ispirarono alcune modifiche delle Thema seconda serie che debuttarono nell'autunno 1988 con inserti di vero legno sulle porte e sulla plancia, nuovi interruttori, indicatori di direzione sotto i fari, specchi esterni con un solo supporto e la regolazione elettrica (sulle Thema più potenti)

e i nuovi cerchi in lega (a richiesta). Debuttarono su questa serie i motori 2000 a 16 valvole con 147 cv nella versione aspirata e 181 cv nella versione turbo. Il motore V6 fu modificato nell'alimentazione per ottenere una erogazione della potenza ancora più regolare. Infine la potenza del turbodiesel fu portata a 118 cv, di poco superiore al 2000 a 8 valvole che rimase in produzione depotenziato a 117 cv. Al Salone di Parigi nel settembre 1992 debuttò la terza serie con nuovi scudi paraurti, baule liscio, finiture brunite e specchi retrovisori con un solo supporto, tendine posteriori, cristalli atermici e sospensioni più efficienti. Il lavoro di affinamento coinvolse anche le connessioni elettriche con doppio blocco antifilamento, le emissioni adeguate alle normative europee e un lieve aumento della potenza per tutti i motori. La cura per il V6 fu radicale, infatti, il PRV fu sostituito dal V6 Alfa Romeo con cilindrata di 3.0 litri distribuzione a 12 valvole e potenza di 175 cv. Cambiarono pure gli allestimenti. In ordine di ricchezza d'accessori si chiamarono LE, LS e LX.



Sopra, il motore a otto cilindri trentadue valvole della Lancia Thema 8.32 studiato e realizzato dalla Ferrari sviluppava 215 cv ed era in grado di spingere la vettura a 240 km/h.

#### LANCIA THEMA 2.8 V6 (1984-1988)

- Numero cilindri:** 6 a V di 90°
- Alesaggio e corsa:** 91 x 73 mm
- Cilindrata totale:** 2849 cc
- Potenza massima:** 150 cv a 5750 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9,5:1
- Distribuzione:** asse a camme in testa per bancata con bilancieri
- Alimentazione:** iniezione multipoint Bosch K-Jetronic
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** 5 marce RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 21/65
- Accensione:** elettronica senza contatti
- Raffreddamento:** ad acqua
- Tipo telaio:** scocca portante
- Sospensioni anteriori:** tipo Mac Pherson (braccio trasversale, montante telescopico, molle a elica), barra stabilizzatrice, ammortizzatori oleopneumatici
- Sospensioni posteriori:** tipo Mac Pherson (braccio trasversale, montante telescopico, molle a elica), barra stabilizzatrice, ammortizzatori oleopneumatici
- Freni:** a disco (anteriori autoventilanti) con servofreno
- Passo:** 2660 mm
- Carreggiata anteriore:** 1490 mm
- Carreggiata posteriore:** 1482 mm
- Lunghezza:** 4596 mm
- Larghezza:** 1755 mm
- Altezza:** 1413 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1160 kg
- Velocità massima:** 170 km/h

Nella nuova gamma non ci fu posto per la Thema 8.32 che avrebbe richiesto un investimento sproporzionato per essere aggiornata alle norme antinquinamento. Le Thema del-

la terza e ultima serie rimasero nel listino della Lancia fino a fine 1994 e non trovarono difficoltà a essere vendute nonostante il nuovo modello Lancia fosse già sul mercato.



IL MODELLO DA COLLEZIONE



# Una sinergia vincente

La Lancia Thema, la Saab 9000, la Fiat Croma e l'Alfa Romeo 164 nacquero dallo stesso progetto, ma ognuna mostrò una personalità diversa e coerente con lo spirito di marca. La Thema ottenne un ottimo successo commerciale.



Sopra, la Thema si presentò nel 1984 con una linea moderna, elegante e ben studiata in tutti i dettagli, nella migliore tradizione della Casa. A fianco, la 6V vista di fronte con la targhetta che permette di identificare il modello con il motore a sei cilindri. A sinistra, il frontale della Thema i.e. prima serie.



l'aerodinamica con un Cx più basso che avrebbe sacrificato l'altezza del padiglione, l'inclinazione del parabrezza e la compattezza longitudinale. Gli altri artefici della Thema, oltre a Giugiaro, furono l'ingegner Sergio Camuffo, direttore della progettazione Lancia; l'ingegner Stefano Jacoponi respon-

sabile dei motori e infine l'ufficio marketing. Coerentemente con la destinazione alla fascia alta del mercato, la Thema si presentò ben finita e con una ricca dotazione di optional, fra i quali il telefono veicolare, le sospensioni intelligenti e la climatizzazione automatica. Alla presentazione fu annunciata la disponibilità di quattro motori: due a benzina di 2000 cc derivati Fiat (aspirato con 125 cv e turbo con 165 cv), il turbodiesel Sofim (consociata Fiat) di

La Lancia Thema è un ottimo esempio di come costruttori diversi possano eseguire in perfetta armonia una progettazione intelligente dalla quale trarre molti benefici. Le italiane Fiat, Lancia, Alfa Romeo e la svedese Saab misero in comune il know-how e i capitali per realizzare una berlina di alta qua-

lità che permettesse di ridurre i costi con le economie di scala. Il vantaggio per gli utenti fu un ottimo rapporto qualità/prezzo e un'affidabilità leggendaria. Lancia Thema, Fiat Croma, Saab 9000 e Alfa Romeo 164 sono le auto nate da quel progetto sinergico, partito dall'idea in apparenza contraddittoria di utilizzare il massimo delle parti

in comune per prodotti il più possibile diversi per evitare sovrapposizioni sul mercato. Un progetto tanto ambizioso richiedeva uomini eccezionali, come il designer Giorgetto Giugiaro che si occupò della veste estetica dei quattro modelli ottenendo risultati che ancora oggi sbalordiscono, specialmente considerando i vincoli tecnici. Oltre la struttura portante, il designer dovette conservare (tranne per l'Alfa Romeo, su richiesta della casa) anche la forma dei vani delle porte, elementi che condizionano il disegno delle fiancate. Con abilità sopraffina Giugiaro diede ai quattro modelli una personalità diversa ricorrendo

a pochi, mirati interventi. La Lancia Thema debuttò per prima nel novembre 1984 al Salone di Torino, al termine di una progettazione che durò cinque anni e richiese un investimento di 550 miliardi di lire. Nel disegnare la Thema Giorgetto Giugiaro stemperò nello stile classicamente elegante delle Lancia alcuni accenni alla sportività, come il muso leggermente a cuneo e il volume raccolto della coda. Nella galleria del vento la Thema evidenziò un Cx (coefficiente aerodinamico di forma) di 0,32 soddisfacente per una berlina 5 posti. Si poteva ottenere di più, ma la Casa preferì non forzare

Sotto, il cruscotto della Lancia Thema 2.0 i.e. turbo. Al centro l'efficientissimo climatizzatore automatico in una delle sue prime applicazioni in Europa. A destra, la Lancia Thema 2.0 i.e. turbo vista di tre quarti posteriore.



A destra, una Lancia Thema 2.0 i.e. del 1988 con targa tedesca. Il modello lottò ad armi pari con le migliori berline europee della stessa classe e ottenne ottimi risultati di vendita in tutta Europa.

A sinistra, la Lancia Thema i.e. turbo 16v del 1988. Minime le modifiche estetiche di questa che si può considerare la seconda serie. A destra, la coda della Lancia Thema 2.0 i.e. 16v del 1988.

