

# LANCIA



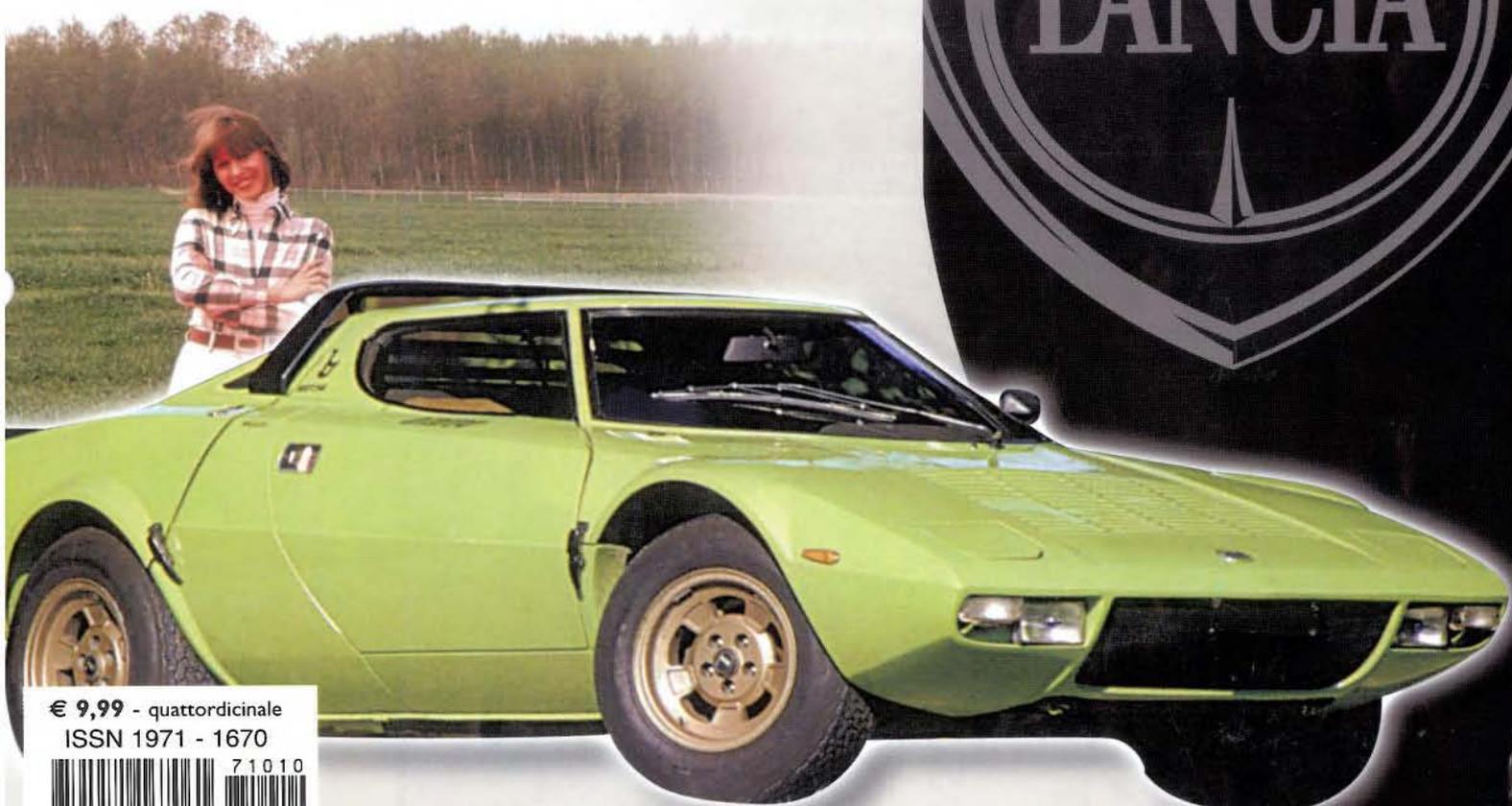
## TORY COLLECTION

nto anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

10



LANCIA STRATOS - 1974



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670

7 10 10



9 771971 167061

HACHETTE



# La Lancia durante la Grande Guerra

**La Grande guerra rappresentò una prova decisiva per la formazione di una moderna base industriale in Italia. La Lancia fu solo marginalmente coinvolta nelle produzioni belliche.**

**I**l 28 giugno 1914 l'attentato contro l'arciduca ereditario d'Austria Francesco Ferdinando, assassinato a Sarajevo insieme alla moglie Sofia, mise in moto una catena di eventi al termine dei quali l'Europa si trovò coinvolta in un conflitto di dimensione e durata senza precedenti. In agosto, lo scoppio di quella che sarebbe passata alla storia come la Prima guerra mondiale dissolse, come d'incanto, le illusioni su cui ci si era cullati negli anni della *belle époque*, una stagione di pace e di progresso economico e sociale, evidenziando la fragilità delle sue basi. Alla fine quella che il 1° agosto 1917, in una nota ai capi degli Stati belligeranti, papa Benedetto XV aveva definito "l'inutile strage" lasciò dietro di sé una scia di rovine e lutti, che avrebbero finito per travolgere gli equilibri su cui si era fondata la grande espansione europea.

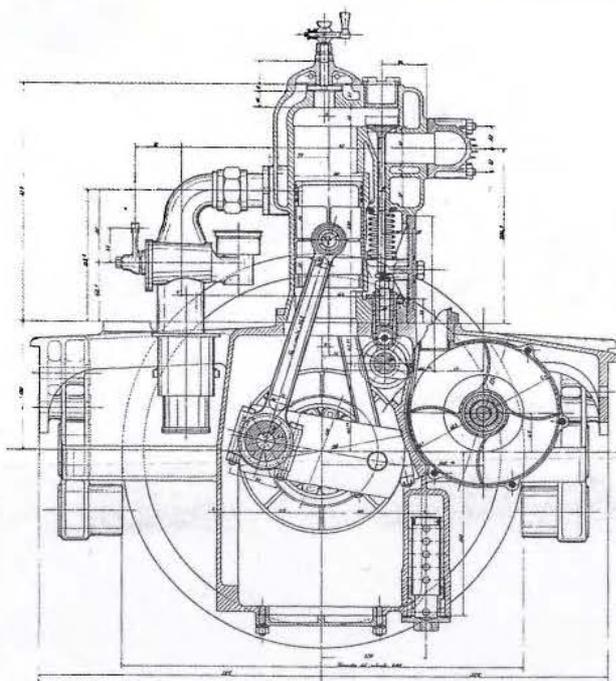
Ma oltre che divoratrice di uomini – si calcola che i morti furono almeno dieci milioni, senza contare feriti e mutilati – la guerra lo fu di mezzi: armi e munizioni soprattutto, ma anche di divise e vetture. Da questo punto di vista il conflitto sottopose le economie dei paesi belligeranti a uno



*L'autoblindo Lancia IZ ABM prodotta in collaborazione con l'Ansaldo.*

sforzo gigantesco. Rispetto alle altre potenze, l'Italia partiva sfavorita: basti dire che alla vigilia della guerra (nel 1913) la sua produzione di acciaio era 1/3 di quella austriaca, 1/5 di quella francese, 1/9 di quella inglese e addirittura 1/20 di quella tedesca.

Malgrado la contrazione degli scambi internazionali e le difficoltà di approvvigionamento di materie prime, divenute improvvisamente scarse, l'entrata in guerra fu però un'occasione irripetibile per l'industria italiana che, liberata dai condizionamenti di una domanda cronicamente debole, poté dare corso a processi di concentrazione e a



grandiosi disegni espansivi. Sotto l'incalzare della domanda di armi e munizioni, nacquero dal nulla nuovi settori come quello aeronautico, e più in generale si rafforzarono le componenti "pesanti" dell'industria impegnate nel munizionamento del paese. Per molte imprese la guerra fu l'occasione per un salto dimensionale attraverso la creazione di nuovi impianti o l'acquisizione di quelli dei propri concorrenti. Dal lato tecnico-organizzativo non si registrarono invece sostanziali miglioramenti rispetto all'anteguerra: l'imperativo era produrre di più, non produrre in modo diverso.

### Guerra e automobili

In campo automobilistico l'impresa che si avvantaggiò maggiormente della guerra, riuscendo ad accaparrarsi gran parte delle commesse pubbliche, fu la Fiat, che al termine del conflitto, con un capitale di 200.000 Lire, era divenuta la terza impresa italiana per dimensioni e le cui attività, pur centrate attorno alla produzione degli autoveicoli, spaziavano dalla costruzione di grandi motori per la Marina e l'Aeronautica alle macchine utensili, al materiale ferroviario.

Anche la Lancia fu tentata di diversificare le proprie produzioni dedicandosi in particolare alla costruzione di motori per aerei, quali il tipo 4 di 24.000 cc, 12 cilindri a V di 50° e il tipo 5 di 32.000 cc montati sui ricognitori aerei Caproni. Più ricco di conseguenze per la successiva storia aziendale fu invece l'impe-

gno nella costruzione di autocarri. Negli anni della guerra alla contrazione nel numero delle vetture prodotte, passate da circa 400 nel 1915 a poco meno di 40 nel 1918, corrisponde un forte incremento nella produzione di camion, passati da 118 a 859 nello stesso periodo. Al vecchio autocarro IZ si aggiungono ora due nuovi modelli, lo Jota e il Diota, che montano lo stesso motore ma hanno una diversa lunghezza di telaio.

Nonostante la produzione di autoveicoli pesanti assorbisse gran parte delle risorse disponibili, la Lancia continuava a distinguersi, come nell'anteguerra, per l'elevata tecnologia e qualità delle sue realizzazioni. Una caratteristica che le permetteva di passare da una produzione all'altra senza diversificare eccessivamente modelli e impianti: come il motore della Theta era derivato da quello del primo autocarro IZ, così ora quest'ultimo veniva montato tanto sui camion quanto sulle autoblindo, prodotte con l'Ansaldo. Nel corso dell'ultimo anno di guerra la storia aziendale registra il ritiro di Claudio Fogolin, dall'inizio a fianco di Lancia con cui aveva condiviso la responsabilità della gestione. I due soci si dividono a metà un patrimonio che all'epoca si avvicinava ai 6 milioni. Un traguardo ragguardevole considerata la modestia dell'investimento iniziale. Per Vincenzo Lancia, rimasto solo alla testa dell'azienda si annunciavano mesi difficili.



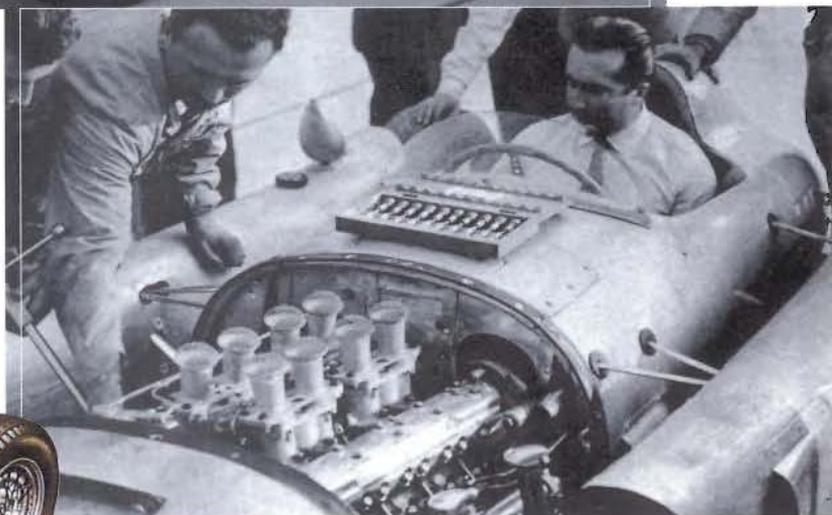
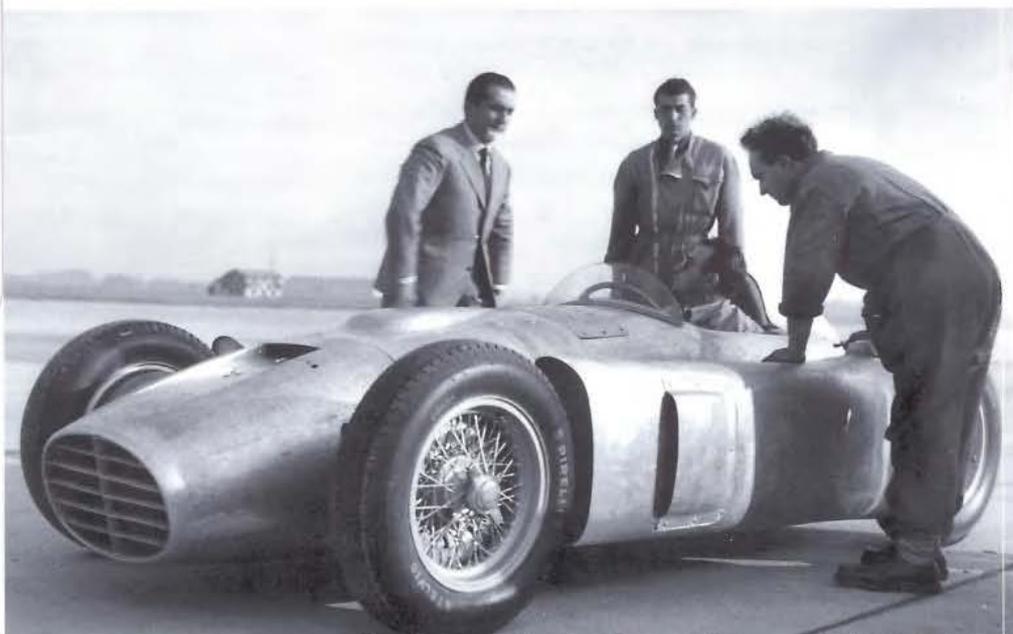
*In alto, a sinistra, disegno del motore 12 HP Zeta, a cui segue il 35 HP dell'analoga vettura Theta.*

*Sopra, vista frontale della Lancia 35 HP Theta.*

# Campione del mondo sotto altro nome

**Nei Gran Premi del 1954 e del 1955 la Lancia D50 non ottenne i successi che meritava per una serie di motivi indipendenti dalla qualità della vettura. Si prese la rivincita nel 1956.**

**I**n tre anni Gianni Lancia cambiò atteggiamento verso le corse. Dalla fobia che nel 1950 lo spinse a dare all'Aurelia la cilindrata di 1,7 litri per scoraggiarne l'impiego sportivo, arrivò a concepire la Formula 1 dopo avere sperimentato in rapida successione le gare con le Aurelia GT B20 di serie e con le Sport D20, D23, D24 e D25 costruite apposta. Per la nuova avventura confermò il grande progettista Vittorio Jano, già autore di altre Lancia. Il valente tecnico completò la progettazione nel settembre 1953. Tre mesi dopo Gianni Lancia assunse i piloti Alberto Ascari e Luigi Villorosi, con l'intesa che potevano gareggiare con altre auto fino al completamento della Lancia. La monoposto che si



*In alto, la Lancia D50 viene presentata alla stampa; a sinistra, con un cerotto sul mento il pilota Alberto Ascari. Sopra, attorniato dai tecnici e dai giornalisti il pilota Alberto Ascari prende il primo contatto con la Lancia D50 appena ultimata. A sinistra, la Lancia D50 vista in trasparenza.*

1955



chiamò D50 arrivò alle corse in ritardo, in pratica alla fine della stagione agonistica. Mise per la prima volta le ruote in terra nel febbraio 1954 e la stampa specializzata ne apprezzò le novità tecniche come i serbatoi del carburante laterali, il motore a 8 cilindri a V di 90°, doppia accensione, le sospensioni a ruote indipendenti e il ponte De Dion.

Il debutto in corsa era previsto a Reims il 20 giugno per il Gran Premio di Francia, dove anche la Mercedes aveva annunciato il debutto della W196. La sfida fra le due monoposto tecnologicamente più avanzate dell'epoca era attesissima. La W196 e la D50 erano opera entrambe di due costruttori d'antica tradizione. La sfida poteva anche essere interpretata come lo scontro tra due mondi: quello dell'organizzazione tecnico-ingegneristica teutonica e quello della fantasia tecnico-emozionale italiana. Purtroppo un vero confronto non avvenne mai. Alla prima sfida di Reims si presentò solo la Mercedes e di gara in gara qualcuno cominciò a domandarsi se la D50 avrebbe corso davvero. Il fatto è che la messa a punto richiese tempo, specialmente per gli originalissimi freni a tamburo con tre ceppi e per l'impianto di lubrificazione.



*Sopra, foto ufficiale della Lancia D50 in posa sulla pista di Monza.*

*Sotto, a sinistra, il tecnico Giuseppe Gillo scalda il motore prima di cedere il volante ad Alberto Ascari per le prime prove a Caselle nel febbraio 1954.*

*Sotto, a destra, il pilota Alberto Ascari in prova a Monza con la Lancia D50.*

*In basso, 16 gennaio 1955, Buenos Aires, Gran Premio d'Argentina. Alberto Ascari sulla Lancia D50 n. 32 supera la Mercedes W196 di Juan Manuel Fangio.*



Le corse | 1954-1955





Il debutto avvenne finalmente il 24 ottobre 1954 nel Gran Premio di Spagna. A quel punto per Ascari era diventato impossibile il sogno di conquistare il terzo Campionato del Mondo dopo quelli del 1952 e del 1953, mentre per Fangio il secondo titolo mondiale dopo quello del 1951 era ormai certo. In prova l'italiano della Lancia segnò il giro più veloce. In gara balzò al comando. Purtroppo vi rimase giusto il tempo per segnare il primato sul giro prima di ritirarsi alla nona tornata per un guasto banale. Tra l'ottobre 1954 e la prima gara del 1955 la D50 subì alcune modifiche tese a incrementare le prestazioni e l'affidabilità.

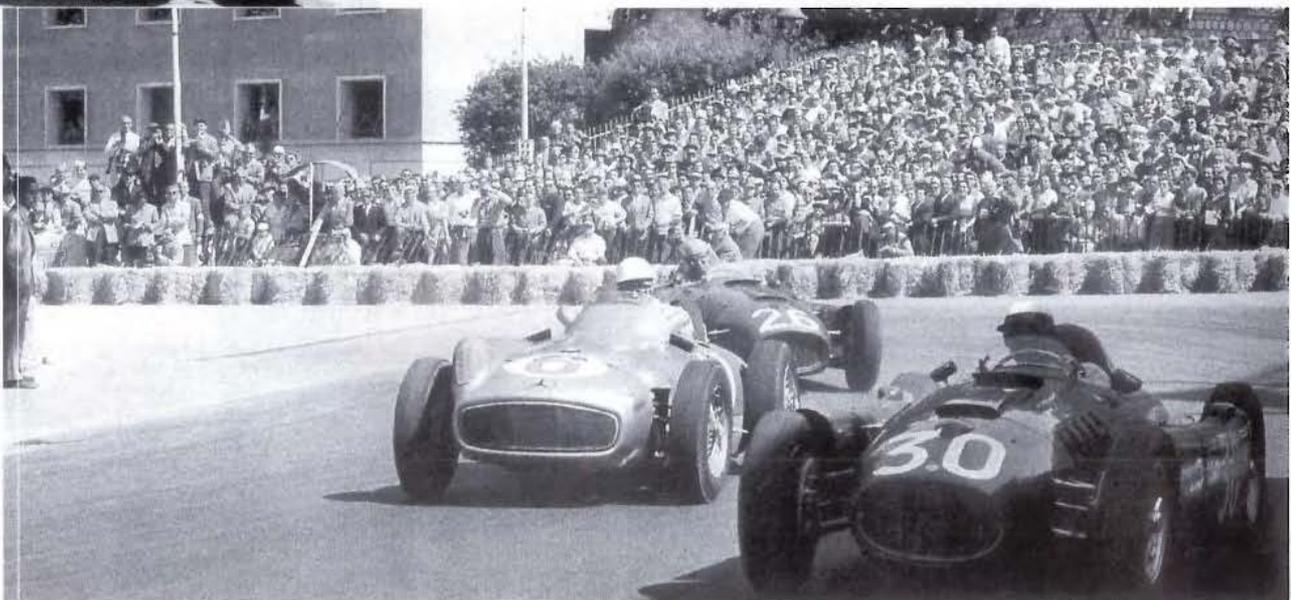
La stagione 1955 iniziò il 16 gennaio con il Gran Premio

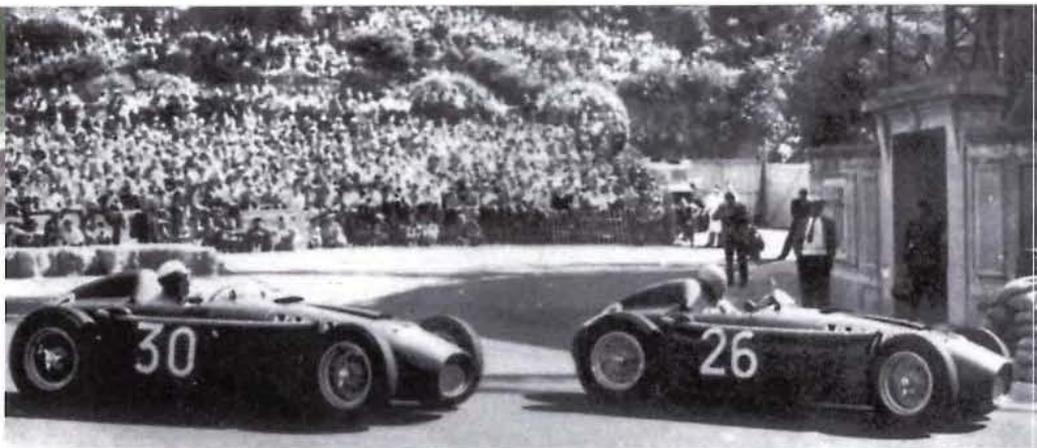
d'Argentina a Buenos Aires. La Lancia di Ascari partì in prima fila accanto alla Ferrari di Froilan Gonzales, alla Mercedes di Fangio e alla Maserati di Jean Behra. Ancora una volta Ascari fu fortissimo e riuscì a sopravanzare tutti, ma ancora una volta fu fermato da un guasto. Lo stesso accadde alle altre Lancia, evidentemente non ancora esenti da difetti di gioventù. La Lancia partecipò poi a tre gare fuori campionato: a Torino, al Gran Premio del Valentino, il 27 marzo ottenne i primi tre posti con Ascari, Luigi Villorosi ed Eugenio Castellotti; a Pau l'11 aprile ottenne il secondo posto con Castellotti, il quarto con Ascari e il quinto con Villorosi, infine a Napoli l'8 maggio tornò a vincere con Ascari. Le due vittorie e i piazzamenti alimentarono le speranze dei lancisti nell'attesa del Gran Premio di Monaco, secondo appuntamento con il Campionato del Mondo 1955.

A Montecarlo il 22 maggio la Lancia di Ascari partì in prima fila fra le Mercedes di Fangio e di Moss. Il primo a salutare la compagnia fu Fangio fermato da un guasto al motore. Il testimone passò a Moss, inseguito forsennamente dalle Lancia di Ascari e di Eugenio Castellotti. A venti giri dal termine l'inglese lottava ancora per la posizione di testa quando il motore della sua Mercedes si fermò. Ascari a questo punto poteva vincere facilmente se in un eccesso di foga non avesse osato troppo e fosse finito in mare insieme con la sua Lancia ormai fuori controllo. For-



*Sopra, 24 ottobre 1954. Le due Lancia D50 ufficiali nel paddock del Gran Premio di Spagna. A sinistra, 20 maggio 1955. Castellotti in prova a Monaco. Sotto, 22 maggio 1955, Gran Premio di Monaco. La Mercedes W196 di Stirling Moss fra le D50 di Ascari e Castellotti (n. 26).*





A sinistra, le Lancia D50 di Eugenio Castellotti (n. 26) e di Alberto Ascari (n. 30) durante il Gran Premio di Monaco del 1955.



Sopra, il recupero della Lancia D50 di Alberto Ascari precipitato in mare a Monaco nel 1955.

A destra, 26 luglio 1955. I van della Lancia caricano le D50 con destinazione Ferrari.

In basso, la Lancia D50 Formula 1 com'è oggi nella Collezione Storica Lancia.



tunatamente il pilota emerse dall'acqua sano e salvo, solo un po' intontito. Vinse Maurice Trintignant con una Ferrari partita dalla nona fila senza speranza. Secondo si classificò Eugenio Castellotti con una Lancia attardata da piccole noie. Pochi giorni dopo Montecarlo, Alberto Ascari quasi per gioco volle provare a Monza la Ferrari Sport di Castellotti e incorse in un fatale incidente. Il lutto spinse Gianni Lancia ad annunciare il ritiro dalle corse. Poco dopo lo stesso Lancia prese la strada del forzato esilio in Sudamerica a causa delle difficoltà della Casa. Prima di lasciare l'Italia concesse una D50 a Eugenio Castellotti per disputare il Gran Premio del Belgio a Spa-Francorchamps il 5 giugno 1955. La Lancia dell'italiano fu la più veloce in prova, ma in gara fu costretta alla resa.

Dopo il Belgio e l'abdicazione di Gianni Lancia in fabbrica si formarono due partiti: quelli che volevano continuare per raccogliere i frutti degli sforzi compiuti, quelli che di corse non ne volevano più sapere. Vinsero questi ultimi e il materiale da corsa divenne disponibile per gli eventuali interessati. Alla fine le D50 rimasero in Italia grazie al principe Filippo Caracciolo, presidente dell'Automobile Club d'Italia, che combinò un accordo fra la Lancia, che donò alla Ferrari il materiale da corsa, e la Fiat che si impegnò a cor-

rispondere al costruttore di Maranello 50 milioni di lire. La consegna di sei D50 complete, una carenata, due scocche e molti ricambi avvenne il 26 luglio 1955. L'11 settembre successivo al Gran Premio d'Italia tre D50 con il marchio Lancia-Ferrari, provarono ma non corsero perché incompatibili con gli pneumatici imposti dallo sponsor tecnico della Ferrari. Così chiusero la carriera con il marchio Lancia-Ferrari il 24 settembre 1955 a Oulton Park, dove Mike Hawthorn ottenne il secondo posto. L'anno successivo le D50, che ormai si chiamavano Ferrari, dominarono nella Formula 1 e con Juan Manuel Fangio si aggiudicarono il Campionato Mondiale con sei vittorie su sette gare. Una dimostrazione forse un po' tardiva, ma lampante della bontà del progetto Lancia.



# Stratosferica

**LANCIA HF**  
**STRATOS**

**Nell'aprile 1973 la Lancia Stratos vinse il suo primo rally: era stata progettata proprio per questo. Ma si trattava, ancora, solo di un prototipo. Ecco come arrivò alla produzione in serie.**



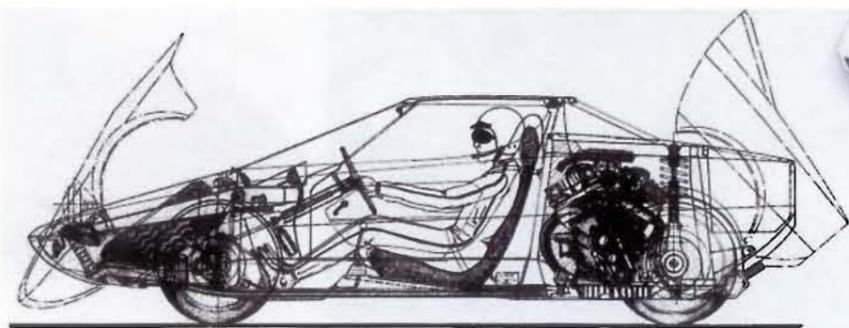
**L** 8 aprile 1973, al Rally Firestone in Spagna, Sandro Munari e Mario Mannucci portano alla vittoria per la prima volta una Lancia Stratos. Non è ancora il modello di serie, ma un prototipo che vince altri due rally nel 1973 e altri cinque nel 1974 per "scaldare i muscoli" nell'attesa che sia completata la produzione dei 500 esemplari indispensabili per ottenere l'omologazione nel Gruppo 4 e partecipare al Campionato del Mondo Rally. Inizia qui la carriera agonistica di un'automobile straordinaria che vincerà gare e campionati con una facilità tale, che gli avversari proverranno di tutto per eliminarla, chiedendo perfino di cambiare i regolamenti. Perché la Stratos diventò quell'instancabile macchina per fabbricare vittorie, che la stampa definì "ammazza rally"? La risposta è semplice, è la prima auto

progettata apposta per questo tipo di competizioni. Strano, fino allora non ci aveva pensato nessuno. L'idea venne quasi per gioco a un pilota, Sandro Munari, a un direttore sportivo, Cesare Fiorio, e a Nuccio Bertone, carrozziere appassionato di corse e sempre pronto a nuove avventure. All'inizio immaginarono di utilizzare il motore della Fulvia HF 1.6, perché al momento la Lancia non offriva altro, e impostarono un prototipo incredibilmente basso, il prototipo 0, al quale si accedeva dal muso dopo



avere sollevato il parabrezza. Pier Ugo Gobbato, allora direttore generale della Lancia, s'incuriosì e chiese di esaminarlo. Fissò l'incontro presso la Squadra Corse Lancia, a Tori-

*In alto, bozzetti per la ricerca dello stile del secondo prototipo Lancia Stratos. Tranne alcuni particolari lo stile è già quello della versione definitiva. Sopra, il modello in clay scala 1:1 della Lancia Stratos.*



*Sopra, manichino della seconda proposta stilistica. Al momento non era ancora stata decisa la meccanica della vettura. A sinistra, studio per l'abitabilità e l'accessibilità agli organi meccanici. A destra, una Lancia Stratos pre serie.*



*I loghi Lancia HF e Stratos. A fianco, e sotto, una delle prime Lancia Stratos prodotte in serie. Mancano gli spoiler sul tetto e sulla coda che verranno aggiunti sugli esemplari successivi.*

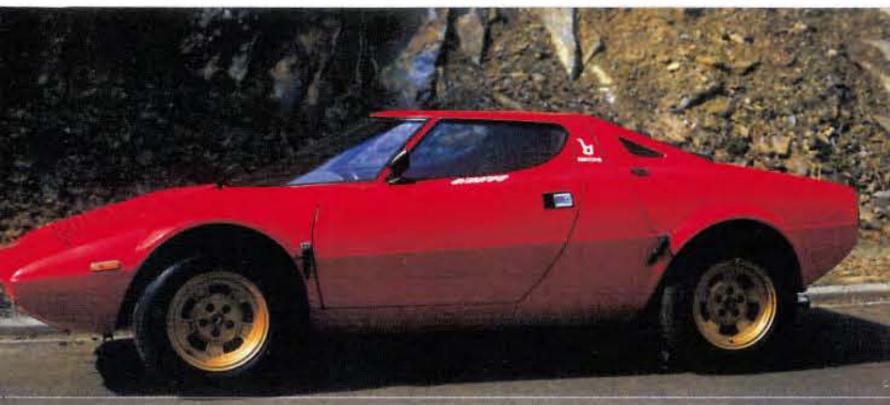


seconda proposta, stilizzata da Marcello Gandini, che montò il motore V6 della Dino Coupé Fiat. Con il motore provvisorio, i piloti Sandro Munari, Amilcare Ballestrieri e Sergio Barbasio compirono le prime prove e si dichiararono entusiasti, ma anche preoccupati dai problemi di assetto. Per cambiare l'auto da così a così bastò irrigidire gli attacchi delle sospensioni e perfezionare gli pneumatici, che avevano misure diverse davanti e dietro, in ragione del differente peso sugli assi. Nonostante le premesse, nel 1972 la Stratos non progredì a causa dell'indecisione sul motore. S'erano formati due partiti. Uno voleva un motore Lancia o Fiat, ipotizzando il "due litri" della Fiat 132 o il

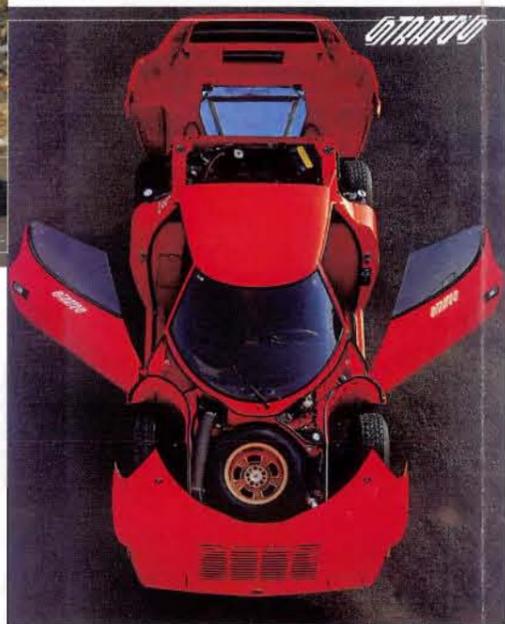
"boxer" della Lancia 2000 aggiornato col turbo, oppure il V6 della Fiat 130. L'altro partito caldeggiava il motore Dino. Poi, a ingarbugliare le idee, arrivò pure il V6 Maserati, dote del recente matrimonio Fiat-Citroën. L'attesa diventava estenuante, quando Nuccio Bertone in una riunione del Gruppo Fiat dichiarò con forza: "Se continua così il motore non arriverà mai. Il Dino V6 che abbiamo provato va bene, costruiamo la Stratos così". Pier Ugo Gobbato, col segreto appoggio di Gianni Agnelli, riuscì a convincere i presenti ad avallare l'idea di Bertone. A questo punto bastava la disponibilità di Enzo Ferrari a fornire i motori, dato che a Torino non si produceva più la Fiat Dino.

La scelta del motore Ferrari trasversale con cambio in blocco, portò la soluzione definitiva per il retrotreno. La-





Sopra e a destra, la copertina del depliant della Lancia Stratos. A fianco, l'interno di una Lancia Stratos rossa. Sotto, gli attori Alain Delon e Mirelle Darc accanto a una Stratos da corsa.



da corsa eseguiva la volontà del pilota al minimo accenno sul volante e soprattutto sull'acceleratore. La "nervosità" della risposta poteva mettere in imbarazzo un pilota poco esperto, ma era la vera forza della Stratos perché permetteva una prontezza di manovra mai sperimentata prima. La "nervosità" del

telaio era ben bilanciata dalla meravigliosa progressività del motore, che poteva riprendere da 40 km/h nella marcia più alta come un taxi, ma con un vigore da auto da corsa. Insomma, il motore Dino era uno strumento straordinario a disposizione del pilota per controllare le traiettorie e gli assetti. "Lo consi-



Sopra, la tavola dei colori disponibili. Sotto, vista frontale di una Stratos verde e una Lancia Stratos in azione.



Sotto, una Lancia Stratos restaurata. L'immagine si riferisce alla manifestazione ASI Autoshow del 30 settembre 2007.



dero uno dei più bei motori di tutti i tempi", disse Sandro Munari. Costruita inizialmente in pochi esemplari con motori a due o quattro valvole per cilindro, aspirati o turbocompressi, la Stratos corse fino al 1974 nella Categoria GT Gruppo 5.

### La produzione di serie

Ma per correre nel Campionato Mondiale Rally, istituito nel 1973, ci voleva l'omologazione fra le GT Gruppo 4, che richiedeva di costruire almeno 500 esemplari. La Lancia avviò la produzione di serie negli stabilimenti Bertone di Grugliasco. Nel settembre 1974 dalle catene di montaggio uscì l'esemplare numero 502 e la produzione si fermò. Il 1° ottobre successivo la Stratos fu omologata nel Gruppo 4. La scocca del modello di serie in vendita alla normale clientela rimase quella da corsa: una robusta struttura d'acciaio con un arco sopra la testa dei passeggeri, che garantiva una rigidità eccezionale in rapporto al peso. Nella Stratos stradale, la straordinaria rigidità del te-

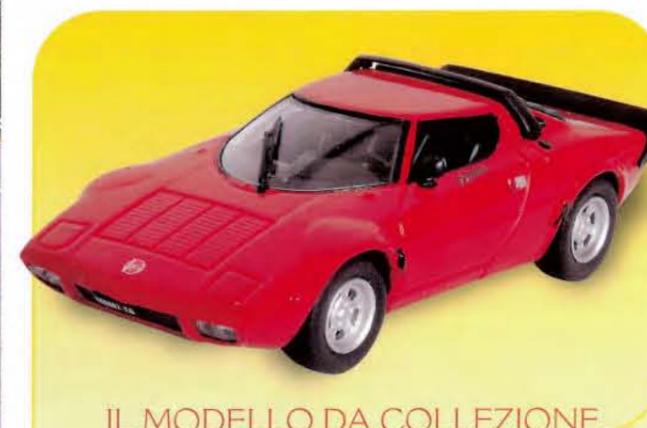
laio, non trovò riscontro in un'adeguata indeformabilità degli organi di collegamento al suolo. Infatti la Lancia, interpretando le esigenze di confort della clientela, sostituì gli "uni-ball" degli attacchi delle sospensioni con "silentblock", la cui parte di gomma era piuttosto morbida. Così, sotto sforzo, gli angoli delle ruote si discostavano dai valori ottimali, provocando cambiamenti d'assetto. Questo comportamento era difficile da controllare anche per un professionista, figuriamoci per i piloti della domenica. Sempre interpretando le esigenze dei clienti normali, la Stratos di serie montò pneumatici con misure uguali davanti e dietro, invece di differenti come i modelli da corsa. In pratica, la Stratos stradale rispondeva correttamente ai comandi solo su asfalti regolari e solo se guidata con dolcezza. La difficoltà di guida non fu però il motivo principale che precluse alla Stratos il successo commerciale. Il più serio fu l'aggravarsi della crisi energetica proprio mentre la vettura

### LANCIA STRATOS (1974)

- Numero cilindri:** 6 a V di 65°
- Alesaggio e corsa:** 92,5 x 60 mm
- Cilindrata totale:** 2418 cc
- Potenza massima:** 192 cv a 7000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9:1
- Distribuzione:** 12 valvole, 4 alberi a camme in testa
- Alimentazione:** 3 carburatori Weber 40 IDF
- Lubrificazione:** forzata, capacità circuito 6,5 litri
- Trazione:** posteriore
- Cambio:** 5 marce + rm, comando a cloche
- Frizione:** monodisco a secco
- Autotelaio:** scocca portante in lamiera d'acciaio saldata
- Sospensioni anteriori:** indipendenti, bracci oscillanti trasversali, puntoni di reazione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici, barra stabilizzatrice regolabile
- Sospensione posteriore:** tipo Mc Pherson con montanti telescopici, bracci oscillanti trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; barra stabilizzatrice regolabile
- Carrozzeria:** coupé 2 posti, in plastica
- Freni:** a disco ventilati
- Passo:** 2180 mm
- Cerchi:** 7 1/2 K 14
- Pneumatici:** 205/70 VR14
- Carreggiata anteriore:** 1433 mm
- Carreggiata posteriore:** 1457 mm
- Lunghezza:** 3710 mm
- Altezza:** 1114 mm
- Peso:** 980 kg
- Velocità massima:** 230 km/h

arrivava negli autosaloni. La Lancia cercò di liberarsi delle giacenze imponendo ai concessionari di acquistare un esemplare, che, a loro volta, offrivano con un forte sconto. Perciò,

a un certo punto si potevano trovare Stratos nuove o semi-nuove alla metà del prezzo di listino. Beato chi le comprò allora, sono le stesse che oggi valgono circa 90.000 euro.



IL MODELLO DA COLLEZIONE