

LANCIA



TORY COLLECTION

nto anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

11



LANCIA k COUPÉ - 1998



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



Il ritorno alla normalità

Nei difficili mesi del dopoguerra, le aziende italiane dovettero affrontare gravi problemi; ma ciò non impedì a Vincenzo Lancia di mettere a punto una nuova auto del tutto innovativa.

Sospinta dalla domanda bellica e agevolata dall'abbondanza del credito, nel corso della Prima guerra mondiale l'industria italiana si sviluppò a ritmi sostenuti. Per molte aziende la guerra fu l'occasione per compiere il salto dimensionale che in precedenza la ristrettezza della domanda aveva scoraggiato; per altre fu soprattutto l'occasione per tentare avventurose combinazioni finanziarie, destinate a non sopravvivere alla fine del conflitto. Per quasi tutte le maggiori imprese il ritorno alla normalità impose un drastico ridimensionamento dei progetti espansivi, mentre le difficoltà finanziarie del dopoguerra e l'esplosione delle rivendicazioni sindacali inauguravano un periodo di grande incertezza.

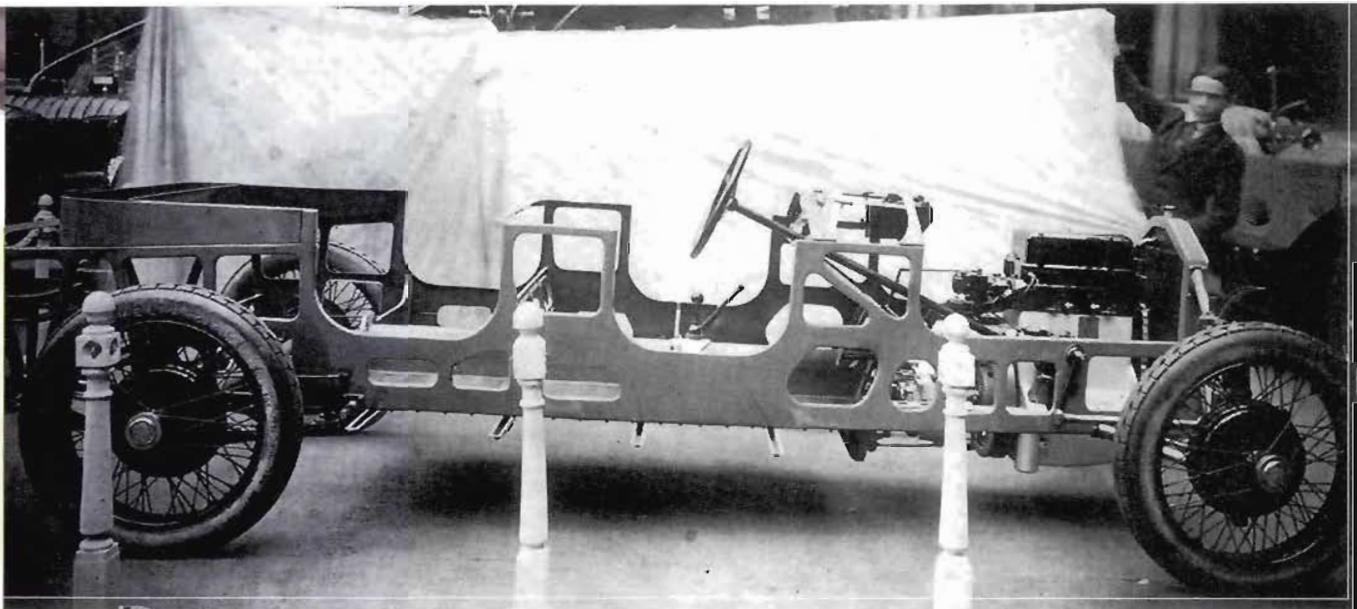
In questo scenario, la situazione del settore dell'auto era apparentemente meno preoccupante: tra la fine del 1918 e il 1919 la circolazione di veicoli si era quasi raddoppiata. Tuttavia la congiuntura rimaneva instabile, e alcune imprese come l'Alfa Romeo e l'Isotta Fraschini furono ben presto chiamate a fare i conti con la difficile eredità della guerra. La Fiat, dal canto suo, impegnata nel gigantesco sforzo di progettazione del nuovo stabilimento del Lingotto, ap-



1918. Prigionieri di guerra austriaci in attesa del rimpatrio alla stazione di Bolzano.

pariva ripiegata in attesa di un nuovo grande slancio produttivo. Per la Lancia, solo marginalmente coinvolta nella produzione bellica, il venir meno dell'impegno nella costruzione di motori per aerei non ebbe ripercussioni gravi. E anche se il quadriennio 1919-1922 fece registrare notevoli oscillazioni nella produzione di autovetture e soprattutto di camion, l'impresa proseguì la sua politica di cauta espansione: fu ampliato il reparto carrozzeria, con l'acquisto di un terreno di oltre 15.000 mq; in seguito furono avviati tre nuovi reparti – radiatori, esperienze e utensileria – e venne data una più precisa definizione alla struttura direzionale con la creazione di un ufficio del personale e di un ufficio acquisti e vendite.

Malgrado nel '920 anche l'azienda di via Monginevro non



manchi di risentire del clima di accesa conflittualità che segna le relazioni industriali, in quei mesi turbolenti Vincenzo Lancia mette a punto dopo i modelli Kappa, Dikappa, Trikappa, la Lambda, un modello destinato a dare ulteriore lustro alla sua fama di progettista.

Una "rivoluzione tecnica"

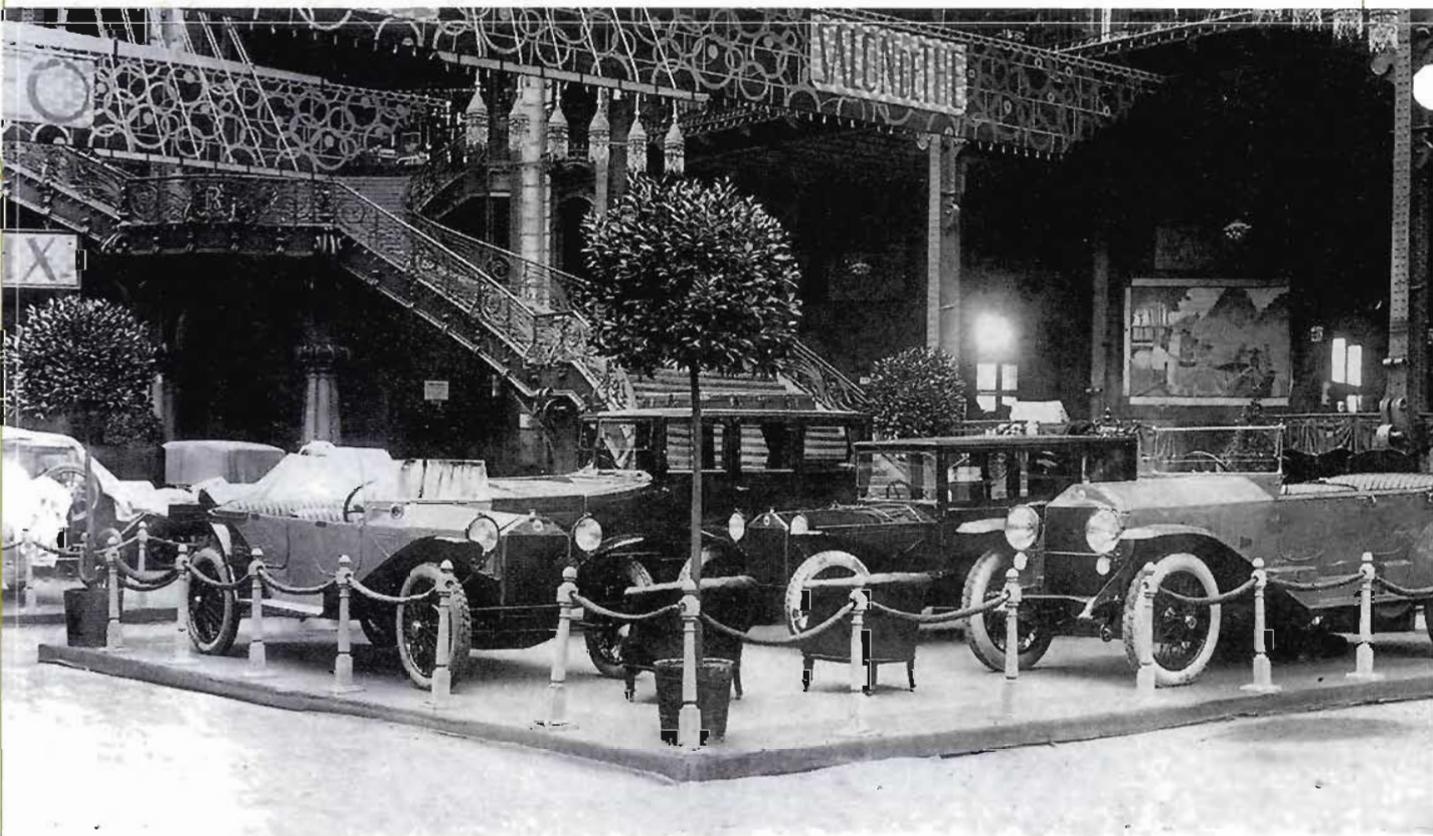
La notizia dell'imminente presentazione della nuova vettura suscita grandi attese: "In questi giorni a Torino non si parlava che della nuova creazione del cav. Vincenzo Lancia", scriveva Mario Morasso, un'autentica "rivoluzione tecnica" capace di conciliare "i problemi più ardui e contrari: ottenere dimensioni, spazio, comfort, velocità di una grossa vettura e leggerezza, consumi, semplicità, piccolo motore di una vettura piccola". Sono caratteristiche che si ritroveranno in molti prodotti dell'Azienda e che faranno del nome Lancia un marchio di assoluta eccellenza nel panorama dell'automobilismo italiano tra le due guerre e oltre.

Le novità della Lambda sono molte, tra le più evidenti vi è il motore a 4 cilindri a V stretto, ma la più importante è senza dubbio la scocca portante, che riduce il peso della vettura rispetto ai modelli concorrenti. L'idea, come spesso avviene, era nell'aria da tempo, e non erano mancate sperimentazioni interessanti, ma questo non diminuisce i meriti di Lancia e del suo staff per una realizzazione tecnica fortemente innovativa.

Presentato nel 1922 ai saloni di Londra e Parigi, il nuovo modello richiamò subito l'attenzione della stampa specializzata e degli appassionati, prodromi di un eccezionale successo di mercato. Tra il 1923 e il 1931 dalle officine Lancia uscirono in nove serie successive circa 13.000 Lambda, un numero imponente per le dimensioni dell'impresa.

Sopra, il rivoluzionario chassis della Lambda esposto al Salone di Parigi del 1922.

Sotto, lo stand della Lancia al Salone di Parigi del 1923 presenta due Lambda e tre Trikappa.



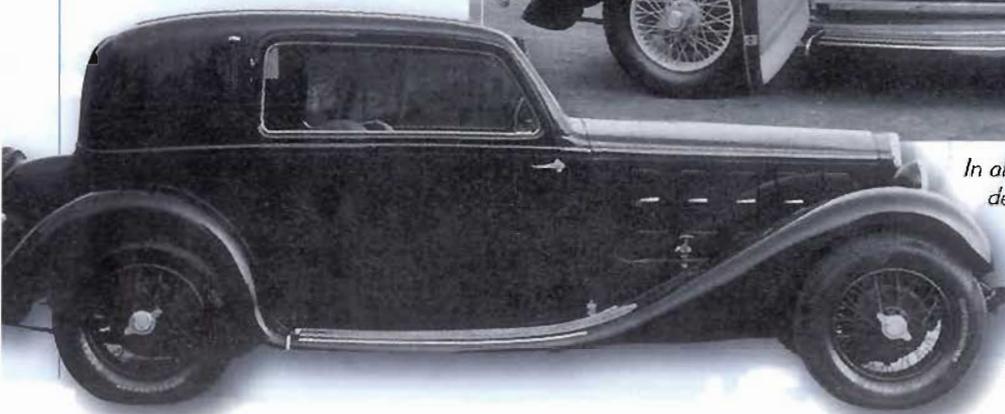
Stile senza frontiere

Moltissimi carrozzieri anche stranieri vestirono il pianale della Augusta costruito appositamente dalla Casa. In generale tutti adottarono linee più arrotondate della berlina di serie.



Rispettando la tradizione d'avanguardia della Casa, nel 1933 la Lancia August adottò una monoscocca in acciaio saldato. Ciò permise una costruzione robusta e leggera, ma richiese stampi molto costosi, che dovevano essere ammortizzati con una produzione elevata e senza variazioni. Consapevole dei limiti posti da questa struttura, Vincenzo Lancia, forte dell'esperienza maturata dieci anni prima con la Lambda e per assecondare la richiesta dei carrozzieri per la realizzazione di August "Fuoriserie", realizzò, avendolo già previsto, uno specifico pianale. Giacinto Ghia, noto per gli alle-

stimenti di lusso ma di tono sportivo, fu tra i primi a cimentarsi sul nuovo pianale con una raffinata coupé che esprime una equilibrata sintesi fra la tradizione più austera e la nascente moda aerodinamica. Il taglio "all'antica" delle porte ricordò quello delle carrozze, lo stesso accadde



In alto, la coupé di Ghia unisce stilemi del passato, come le porte da carrozza, e nuovi come i parafranghi a onda. A sinistra, la coupé degli Stabilimenti Farina con le linee leggermente arrotondate. Sopra, la bella August apribile degli Stabilimenti Farina.

1933-1936



A sinistra, nella berlina di Ca.Sa.Ro. le linee arrotondate ben si armonizzano con il parabrezza insolitamente inclinato per l'epoca. Sotto, la Lancia Augusta berlina di Bertone caratterizzata dalle linee arrotondate imposte dalla nuova moda.

Sotto, la lanciata coupé aerodinamica di Pinin Farina con la calandra che deroga dal classico scudo Lancia. In basso, il disegno di Borsani per una berlina che, come altre, deroga dalla calandra originale.



condare i nuovi gusti se non a costo di investimenti insostenibili, ma i carrozzieri poterono muoversi nella direzione interdetta alla Casa. Proposero berline a 2 o 4 porte caratterizzate da linee curve anche Giuseppe Bertone e molti altri.

Pinin Farina si spinse addirittura oltre e costruì Augusta provocatoriamente "aerodinamiche" e "sacrilighe" nell'abbandono della classica calandra a scudo. Vincenzo Lancia ebbe lunghe discussioni con l'allora giovane carrozziere che nonostante l'età riuscì a tenergli testa. Il risultato fu che la deroga dalla calandra originale fu di fatto legittimata anche per gli altri carrozzieri: per esempio la berlina di Gaetano Borsani, carrozziere minore che assimilò gli insegnamenti di "Pinin".

Ci fu anche chi si trovò impacciato nel cogliere i nuovi indirizzi. Per esempio gli eredi della carrozzeria Castagna che receperono i dettami dell'ultima moda in modo ingenuo e un po' greve e realizzarono fuoriserie dall'aspetto impacciato e impersonale alle quali mancava la leggerezza delle creazioni precedenti. Anche la prima Augusta della carrozzeria Touring non convinse del tutto. Era una cabriolet "automatica", cioè con i movimenti della cappotta facilitati da articolazioni compensate da molle. La novità del sistema piacque, ma furono criticati l'indeciso inserimento dei parafranghi nelle pedane e la brutta calandra.

per il baule separato dal corpo vettura. Invece i finestrini laterali, il piccolo parabrezza e la pedana mostrarono linee assai arrotondate mentre i parafranghi si presentarono modernamente protesi in avanti come onde impetuose.

Nel 1934 gli Stabilimenti Farina svolsero, fra gli altri, il tema della coupé dando alle porte e ai finestrini la solidità di disegno dei prodotti industriali del tempo e accennando alle nascenti linee aerodinamiche nel baule incorporato e nei parafranghi anteriori avvolgenti. Nel cofano sostituirono le griglie verticali con sportelli a volet. Tale modifica interessò poi molte Augusta fuoriserie e consentì di distinguerle dalle derivate "ufficiali" che i carrozzieri realizzarono per la Casa conservando le feritoie verticali. Gli Stabilimenti Farina utilizzarono l'impianto stilistico della coupé anche per alcune cabriolet e altrettante gradevoli berline con il tetto scorrevole comandato da un sistema idraulico inventato da Mario Revelli de Beaumont, autore anche della chiusura centralizzata idraulica delle porte.

Nello stesso anno la Carrozzeria Ca.Sa.Ro. propose al Concorso di Eleganza di Villa d'Este linee ancor più arrotondate in una riuscita berlina a quattro porte nella quale l'insolita inclinazione del parabrezza costituì un elemento di seduzione ben assortito con le linee arrotondate. All'inizio degli anni Trenta le linee arrotondate si imposero. La stessa Fiat le adottò per la Balilla "4 marce", che così perse le spigolosità della vecchia "3 marce". La Lancia non poté asse-





Sopra, l'Augusta cabriolet, personale interpretazione degli eredi Castagna, era priva della leggerezza delle creazioni precedenti. A destra, la cabriolet di Touring detta "automatica" per il sistema di apertura della cappotta facilitato da molle. Fu presentata come novità al Salone di Milano del 1934.



Sotto, la cabriolet "automatica" corretta da Touring nel 1935 ha un aspetto decisamente più gradevole. A sinistra, la coupé realizzata da Touring con lo stesso stile che aveva proposto per l'Alfa del conte Theo Rossi di Montelera.



Il carrozziere si corresse subito con la cabriolet disegnata per il Commendator Bona, la prima di una piccola e fortunata serie sul medesimo impianto stilistico rinnovato. Bella, ma "deja vu" risultò infine l'Augusta coupé nella quale Touring ripropose le linee dell'Alfa Romeo 6c 2300 Pescara che egli stesso aveva realizzato per il conte Theo Rossi di Montelera.

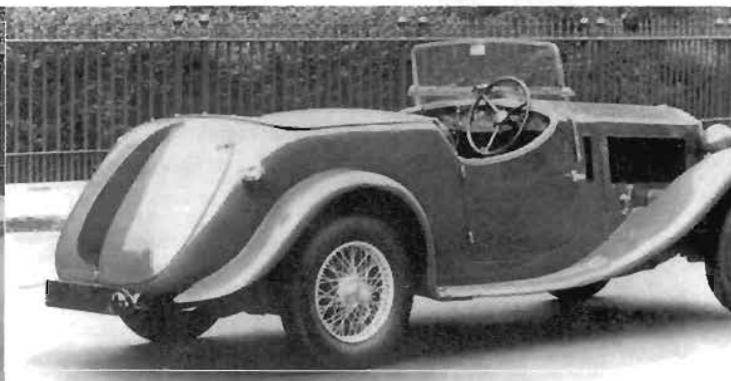
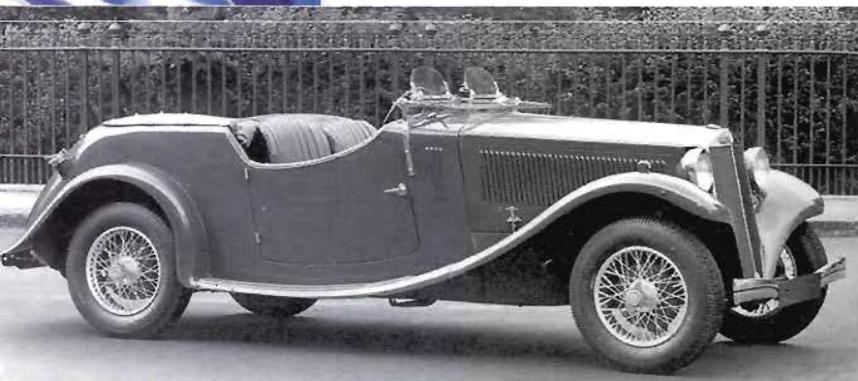
Confortata anche dal successo ottenuto al Salone di Parigi,

Sotto, la Lancia Augusta, Belna per il mercato francese, realizzata da Marcel Pourtout.

Sotto, a destra, due creazioni di Marcel Pourtout, la Eclipse con il tetto apribile e una spider, esposte al Salone di Parigi.

gi, la Lancia realizzò il programmato stabilimento a Boneuil sur Marne per il montaggio della sua "media" che in Francia si chiamò Belna. Qui costruì anche 600 autotelai per i carrozzieri francesi Marcel Pourtout, Franay de Paris, Saoutchick, Figoni&Falaschi. Nel vestire le Belna tutti si ispirarono alle raffinate e maestose "Grand Routier" che essi stessi allestivano sui telai Delahaye, Hotchkiss, Bugatti e Delage interpretando con eleganza e ostentato sfarzo il desiderio di lusso di una nuova generazione di be-





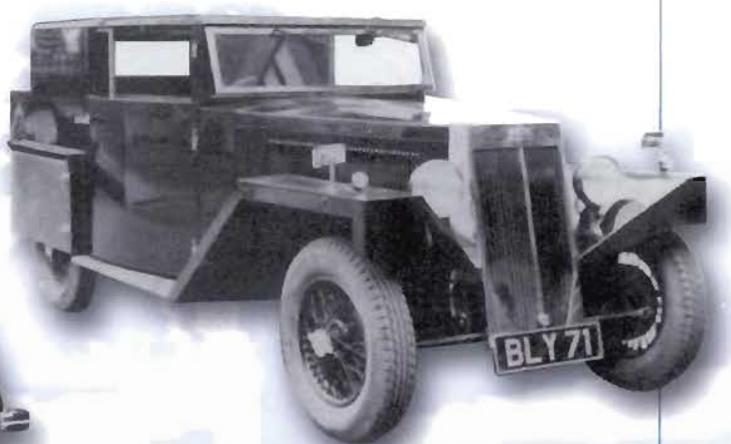
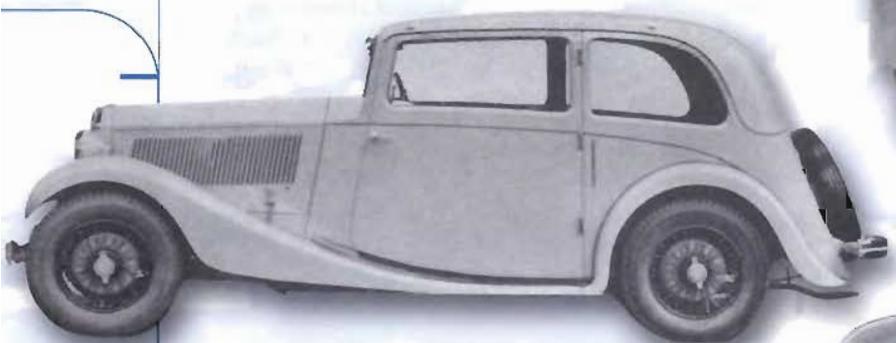
Sopra e a destra, la torpedo degli inglesi Kevill, Davies & March. Le linee tipicamente britanniche del corpo vettura ben si innestano nello stile Lancia del frontale rimasto invariato.

nestanti cresciuti con l'automobile, che si divertivano a guidare, al contrario dei genitori che preferivano l'autista. La Belna, alias Augusta, offrì agli stilisti francesi la bella opportunità di vestire un bellissimo pianale scatolato a un prezzo ragionevole. Infatti, Delahaye, Bugatti e gli altri marchi di prestigio non producevano modelli medi e per le fuoriserie di rango non c'era alternativa alla spesa folle. In generale i carrozzieri francesi su pianale Belna allestirono vetture con linea di cintura alta, volumi pieni, imbottiture corpose, tinte bicolore e accessori eccentrici come il tetto metallico a scomparsa di Marcel Pourtout. Il difetto delle Augusta-Belna carrozzate in Francia era il peso. La sola profusione di fregi e placche cromate delle carrozzerie di Saoutchik o di Figoni & Falaschi valeva alcuni chili. Il telaio di soli 560 kg e il motore 1200 cc consentirono un buon rapporto peso potenza.

La meccanica raffinata e le prestazioni elevate in rapporto alla classe fiscale piacquero anche in Gran Bretagna e insieme alle berline di serie si diffusero pure le fuoriserie. I londinesi Kevill, Davies & March realizzarono una Tourer Sport con sportelli leggeri e piccoli tipicamente inglesi come gli

aero-screen. Tutto ciò si innestò alla perfezione nello stile Lancia, mentre apparve un po' estranea la cresta sul cofano bagagli, che tuttavia non dispiacque agli inglesi.

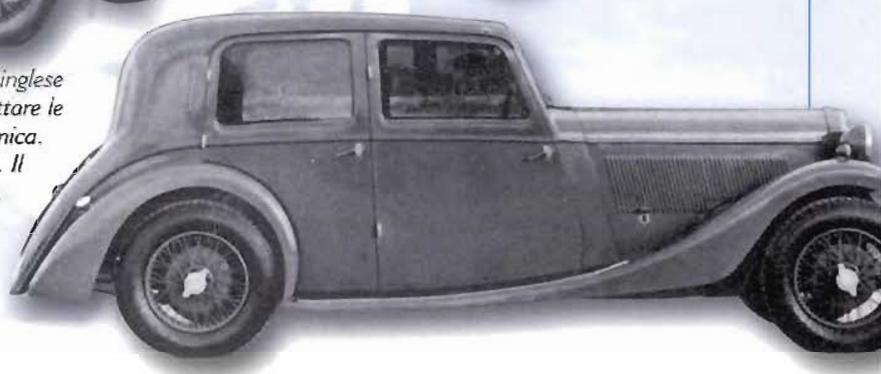
La carrozzeria John Charles applicò alla media della Lancia la linea "aerodyne" sia in forma esasperata, sia in forma mitigata. In sintonia con le convinzioni del tempo, modificò in particolare la coda, dandole una forma sfuggente nella convinzione che ciò fosse fondamentale dal punto di vista aerodinamico. Fra i carrozzieri inglesi delle Augusta bisogna ricordare anche Abbott, non perché creò qualcosa di originale, ma perché vestì all'inglese la piccola Lancia come fosse una Alvis. Infatti, anche in Gran Bretagna mancava una piccola auto di lusso con il prestigio di una Bentley o di una Alvis ma con un prezzo abbordabile. Fra le carrozzerie inglesi va menzionata infine quella disegnata da Maurice Dufrene per Whittingham & Mitchell, non perché fosse bella, anzi, ma perché divenne l'involucro formale di idee provenienti dal campo delle arti figurative, in particolare del cubismo.



Sopra, la Lancia Augusta carrozzata dall'inglese John Charles. La coda è sfuggente per rispettare le convinzioni del tempo in fatto di aerodinamica.

A destra, la berlina aerodinamica di E.D. Abbott. Il carrozziere trattò la Lancia come fosse una Alvis.

Sopra, a destra, la sconcertante Lancia Augusta realizzata da Whittingham & Mitchell su disegno di Maurice Dufrene che si ispirò al cubismo.



Circondati dal lusso

La Lancia k Coupé, costruita dalla Maggiore, si distinse dalla berlina per il passo accorciato, la coda rimodellata, il superbo grado di finitura e l'utilizzo dei motori più potenti della gamma.

Nell'impostare il progetto della k, l'ammiraglia destinata a sostituire la Thema, la Direzione della Lancia impose ai suoi tecnici di osservare standard elevatissimi per la qualità, il montaggio, le dotazioni, il condizionamento, il comfort e la sicurezza. Ne risultò un'au-

to di grande qualità che tuttavia con la sua veste estetica forse un po' troppo misurata non riuscì del tutto a comunicare l'immagine dei contenuti innovativi e qualificanti dei quali era portatrice. La k berlina debuttò nel 1994, un po' in ritardo sulla data prevista a causa del tempo necessario per permettere ai fornitori esterni

di adeguarsi alla superiore qualità richiesta per ogni particolare. Poco dopo la stampa lasciò trapelare che la Casa stava preparando le derivate con carrozzeria station wagon e coupé per permettere al modello di rafforzare le proprie posizioni sul mercato con un'offerta più ampia e articolata. La versione familiare fu affidata a Pininfarina, già au-

tore della convincente Thema Station Wagon. Alla coupé si interessarono la carrozzeria Bertone con il prototipo Kayak e alcuni designer indipendenti, ma alla fine fu scelto il progetto avviato all'interno del Centro Stile Lancia con l'obiettivo di mantenere quanto più possibile i lamierati e i componenti della berlina per velocizzare i processi produttivi e consentire economie di scala. Più corta (4,56 metri invece di 4,68), con il passo ridotto di 12 cen-

timetri e più bassa di 37 millimetri rispetto alla k berlina, la Coupé si presentò come una moderna interpretazione della sportività discreta e sofisticata propria della tradizione Lancia. Il muso rimase quello della berlina con la sola differenza dei

parafanghi più larghi in seguito all'allargamento delle ruote e delle carreggiate. Le fiancate, "pulite" come quelle della berlina ma ottenute da nuovi stampi, nel passaggio alla formula coupé persero una porta per lato mentre le superfici vetrate laterali mostrarono l'esecuzione "a giorno", cioè senza telaio di contorno. Tale scelta originale e costosa fu attuata con un intento sia estetico sia pratico, per attenuare i fruscii aerodinamici. In concreto ciò fu possibile grazie allo studio di un avanzato dispositivo che permise di attuare automaticamente il perfetto accoppiamento dei vetri laterali con le guarnizioni. Si trattò di un comando controllato da una centralina elettronica capace di far discendere il cristallo di alcuni millimetri all'atto dell'apertura della porta e di farlo risalire all'atto della chiusura, impegnandolo così nella guarnizio-

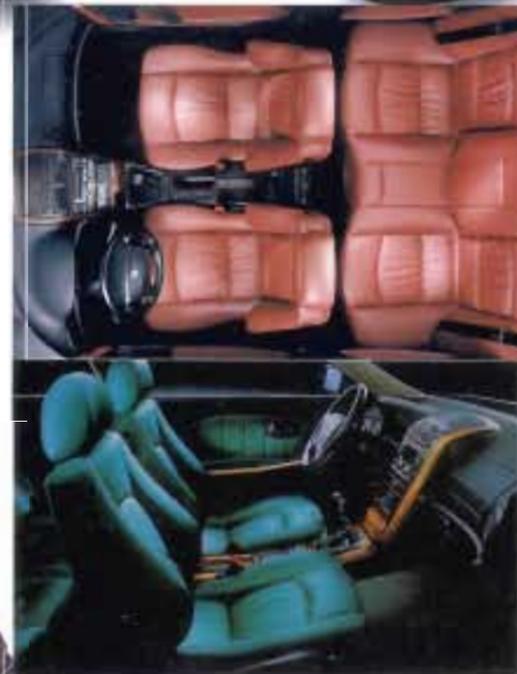
ne del vano porta per garantire la perfetta tenuta all'aria, all'acqua e al rumore durante la marcia. La parte più nuova dal punto di vista stilistico rispetto alla berlina fu il raccordo senza soluzione di continuità fra i montanti posteriori e il baule, che richiamò il design delle "pinne" caudali della gloriosa Flaminia Coupé. Anche l'abitacolo fu ritoccato rispetto alla berlina cambiando diversi componenti nella forma, nel rivestimento o nel disegno. La plancia e il mobiletto centrale, per esempio, furono arricchiti da elementi in legno ecologico, mentre i montanti, il padiglione, i fianchetti posteriori e i pannelli delle porte conferirono un nuovo carattere con la loro figura particolare. Al centro dei pannelli porta fu disposto un elemento a forma di goccia, rivestito in Alcantara® o in pelle Poltrona Frau, secondo il rivestimento



Sopra, la Lancia k Coupé pre-serie presentata al Salone di Torino nell'aprile 1996. Sotto e a sinistra, vista di tre quarti posteriore e di lato.



In basso, a sinistra, la gamma delle Lancia k. In primo piano la Coupé, quindi la berlina e la Station Wagon.



Sopra, il raffinato interno della Lancia k Coupé visto dall'alto e di lato. Spiccano le forme dei sedili e il mobiletto centrale in legno.



Sotto, la Lancia k Coupé di serie vista di lato. Si notano i parafranghi anteriori leggermente più larghi rispetto a quelli della berlina, le due sole porte, la superficie vetrata "a giorno" e le nuove ruote in lega leggera. A sinistra, la coda della Lancia k Coupé è la parte che più differisce dalla berlina. Si notano la continuità del raccordo del padiglione con la coda e l'accenno di "pinne" formato dalle linee in rilievo sui montanti posteriori che proseguono sulle creste dei parafranghi.



A sinistra, il raffinato motore 2400 a cinque cilindri con 20 valvole, variatore di fase, condotti di aspirazione di lunghezza variabile disponibile per la Lancia k Coupé insieme con il 2 litri turbo e il 3 litri V6 24 valvole.



tenere l'effetto "antisubmarining", cioè di trattenere il passeggero in caso di urto. Per completare l'arredo dell'abitacolo il tappeto fu realizzato in un solo pezzo, completo di zerbino e pedana appoggiatesta per il guidatore. La k Coupé debuttò in pubblico nell'aprile 1996 al Salone di Torino, riapparve quindi al Salone di Parigi nell'ottobre successivo, ma l'effettiva produzione in serie iniziò nella primavera del 1997. Grazie alle sue caratteristiche, la Lancia k

Coupé si pose al vertice nella categoria delle coupé elitarie offrendo qualche cosa in più delle concorrenti sul fronte della tecnologia avanzata, della robustezza e del comfort (climatizzatore automatico e cristalli solarcontrol

Sotto, la vista in trasparenza della Lancia k Coupé ne mette in evidenza la meccanica. In basso, le misure della k berlina e della k Coupé a confronto.



ad alto assorbimento). Non furono trascurate la sicurezza e la possibilità di personalizzazione con optional esclusivi come le sospensioni a smorzamento controllato, i proiettori a scarica di gas, il tetto apribile elettrico, i rivestimenti interni in pelle realizzati da Poltrona Frau, l'innovativo sistema di sicurezza a localizzazione satellitare Viasat, la predisposizione per il telefono, infine il navigatore informatico Route

Planner. Insomma, la Lancia k Coupé si presentò come una vettura realizzata per dare ai clienti sportivi più sofisticati il massimo in ogni campo, dalle prestazioni al comfort, dalla sicurezza all'unicità degli allestimenti, senza però perdere di vista l'equilibrio che è la principale dote delle automobili di classe.

A conferma di questa forte personalità per la k Coupé furono resi disponibili i motori più sofisticati già collaudati sulla gamma delle berline: tutti potenti e affidabili, capaci di garantire alla Coupé un temperamento brillante. Ecco quindi il generoso 2.4 con 5 cilindri e 20 valvole, capace di 175 cv in grado di spingere l'auto a 218 km/h e di farla accelerare da 0 a 100 km/h in 8,7 secondi; il 2.0 turbo 4 cilindri 16v con 205 cv per una velocità di punta di 235 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,3 secondi; infine il 6 cilindri 3.0 V6 24 valvole con 204 cv accoppiato a un cambio automatico controllato elettronicamente per il massimo comfort di guida e una velocità di 220 km/h.

Nei primi dieci mesi della commercializzazione le vendite della Lancia k Coupé totalizzarono circa 1600 esemplari, mostrando un andamento piuttosto inferiore alle attese. Pro-

LANCIA k 2.4 COUPÉ (1997-2001)

- Numero cilindri:** 5 in linea
- Alesaggio e corsa:** 83 x 90,4 mm
- Cilindrata totale:** 2446 cc
- Potenza massima:** 175 cv a 6100 giri/min
- Rapporto di compressione:** 10:1
- Distribuzione:** due assi camme in testa, variatore di fase, 20 valv.
- Alimentazione:** iniezione Bosch Motronic M2.10, integrata con l'accensione e collettore d'aspirazione modulare
- Impianto elettrico:** 12V
- Cambio:** 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 57/16
- Tipo di costruzione:** scocca portante
- Sospensioni anteriori:** tipo Mc Pherson con bracci oscillanti e barra stabilizzatrice
- Sospensione posteriore:** tipo Mc Pherson con aste trasversali, puntoni di reazione, barra stabilizzatrice non flottante
- Sterzo:** a cremagliera con idroguida
- Freni:** a disco (anteriori autoventilanti) con servofreno e ABS
- Passo:** 2580 mm
- Pneumatici:** 205/55 R 16 89W
- Carreggiata anteriore:** 1547 mm
- Carreggiata posteriore:** 1533 mm
- Lunghezza:** 4567 mm
- Larghezza:** 1830 mm
- Altezza:** 1425 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1425 kg
- Velocità massima:** 218 km/h
- Consumo:** 10,7 l/100 km (misto)

dei sedili, contornato da una cornice grigio antracite. Alla base del pannello porta fu messo il bracciolo con i comandi degli alzacristalli e la vaschetta portadocumenti. I sedili anteriori furono realizzati dalla ditta Recaro appositamente per la Lancia k Coupé dotati di un sofisticato sistema di ribaltamento a comando elettrico per permettere l'accesso ai posti posteriori per poi tornare automaticamente nella posizione iniziale con le regolazioni elettriche memorizzate. Anche i sedili posteriori furono realizzati secondo i criteri costruttivi più moderni e si presentarono non solo avvolgenti e confortevoli, ma anche dotati di una traversa nell'ossatura per ot-

tabilmente la clientela si trovò impreparata a un prodotto del genere e non lo capì. Anche in seguito il modello convinse solo una clientela minoritaria, perciò le vendite non furono

mai elevate. Il modello si prese la rivincita sul mercato dell'usato, e poi su quello del collezionismo, dove la k Coupé sta conquistando uno spazio importante.

