

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

13



LANCIA THESIS - 2002



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



Il consolidamento dell'impresa

Dopo le violente tensioni dell'immediato dopoguerra, la Lancia consolida la sua posizione in un mercato condizionato dalla presenza di un big player e da troppi comprimari.

Pur segnati da una persistente instabilità e attraversati da violenti conflitti sociali, gli anni Venti furono un periodo positivo per l'industria italiana, le cui componenti più dinamiche (settore meccanico, chimico, elettrico) conobbero ritmi di crescita molto sostenuti. Nel 1927 gli occupati nell'industria avevano superato i tre milioni (3.302.000), con un incremento di quasi un milione di addetti rispetto al precedente censimento industriale del 1911. L'evidente rafforzamento della grande industria non aveva però scalfito l'antico assetto distributivo degli impianti ancora prevalentemente confinati nelle regioni settentrionali. Circa il 40% delle unità produttive erano allora ubicate in Lombardia e Piemonte e davano lavoro al 51% degli addetti, consumando circa il 45% dell'energia impiegata dall'industria italiana. Nel periodo tra le due guerre, dal 1919 al 1938, si valuta che in termini reali la produzione manifatturiera sia cresciuta di quasi il 60%, un andamento abbastanza in linea con quelli segnati in questi anni da Paesi quali Inghilterra (76%), Francia (78%) e Germania (62%), ma, proprio per questo, incapace di ridurre il divario che separava l'Italia dalle economie più sviluppate.

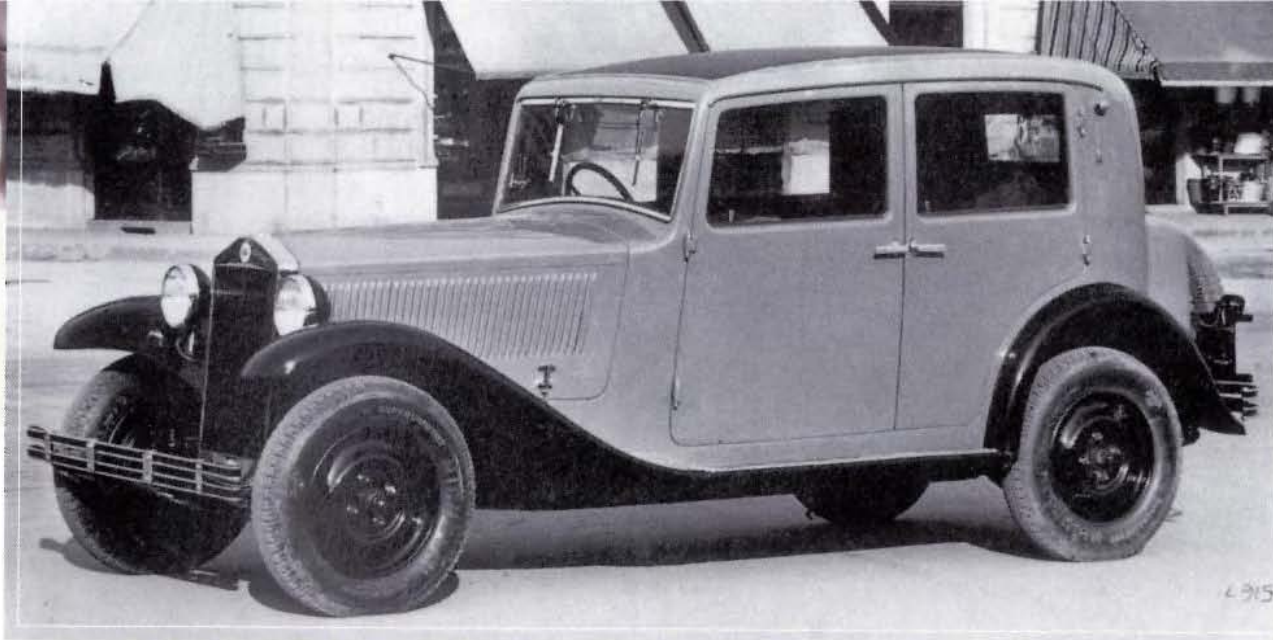
Anche l'andamento del settore dell'auto conferma le ten-



Spesso i collaudi delle vetture avvenivano sulle Alpi. Nella foto una delle prime Lambda seguita da una Trikappa.

denze rilevate per l'insieme dell'industria. In questo settore, più che in altri comparti, si registra una notevole modernizzazione delle strutture produttive e degli assetti organizzativi e una correlata sollecitazione a massicci investimenti. Le maggiori imprese, con in testa la Fiat, che nel 1923-1926 è impegnata nella costruzione e nella messa a regime del nuovo grandioso impianto del Lingotto, riescono in tal modo a consolidare le proprie posizioni sul mercato interno e ad accrescere il volume delle loro esportazioni, almeno fino a quando la politica deflazionistica del fascismo e, successivamente, le conseguenze drammatiche della crisi del 1929 non determineranno una contrazione delle vendite all'estero.

L'evoluzione e le caratteristiche del settore automobilistico consentono alla Lancia di continuare a crescere rimanendo fedele alla propria impronta originaria. In questi an-



ni, infatti, l'impresa anziché puntare decisamente a uno sviluppo di tipo fordista, fondato su elevati volumi produttivi e una crescente standardizzazione del prodotto, conferma la sua preferenza per una strategia aziendale orientata alla differenziazione dei modelli e alla ricerca dell'innovazione e della qualità per una clientela che non avrebbe mai fatto mancare la propria fiducia nella casa di via Monginevro. Come ha ricordato uno stretto collaboratore di Vincenzo Lancia "quando c'era ancora il signor Lancia, quando si arrivava a quindicimila macchine" si riteneva fosse giunto il momento "di cambiare qualche cosa perché Lancia aveva quindicimila clienti affezionati che comperavano tutte le volte che iniziava una macchina nuova". Era stata questa "clientela affezionata" a garantire il successo della Lambda e a determinare il brillante andamento degli utili negli esercizi dal 1922 al 1925, quando venne sfiorata la cifra record di 16 milioni di lire. Anche dopo il 1929, negli anni più bui della crisi, l'impresa riuscì sempre a

Sopra, una delle prime Augusta prodotte nel 1932. Sotto, la caratteristica saliente della Augusta era la struttura monoscocca nella quale era integrato anche il tetto.

chiudere gli esercizi in attivo, malgrado l'inevitabile contrazione delle vendite. L'uscita di un nuovo modello, l'Augusta, presentata in anteprima al salone di Parigi nell'ottobre del 1932, trascinerà la ripresa dei volumi produttivi nei primi anni Trenta, mentre a partire dal 1935 saranno le commesse militari a offrire un importante contributo alla solidità dei bilanci sociali.

All'inizio degli anni Trenta la Lancia contendeva alla Bianchi il secondo posto fra le imprese automobilistiche alle spalle della Fiat, che da sola controllava quasi l'80% del mercato. Alle soglie della Seconda guerra mondiale, l'azienda creata da Vincenzo Lancia aveva ormai consolidato la propria posizione, arrivando a controllare circa un decimo del mercato nazionale.



Granturismo: eleganza ereditaria

Le qualità scultoree delle Lancia degli anni Cinquanta in una concept car rivolta al futuro. Frutto del lavoro di aziende diverse, condensa la creatività della capitale dell'auto.

La Lancia Granturismo debuttò al Salone di Parigi del 2002 come prototipo destinato al futuro. Era avveniristica nel pieno rispetto dell'idea di concept car, tipologia alla quale apparteneva, e lo era anche nella sostanza. A posteriori sappiamo che non è stata prodotta in serie, ma dobbiamo riconoscere che ha suggerito alcuni elementi di stile ricomparsi poi nelle Lancia di qualche anno dopo. Futuristica nei contenuti e nell'immagine, la Granturismo mostrò un aggancio col passato nel nome, che per assonanza ricordava quello della meravigliosa Aurelia Granturismo degli anni Cinquanta. Mostrò inoltre un aggancio col passato anche sotto l'aspetto poco noto del processo che portò alla sua realizzazione. La Granturismo è a tutti gli effetti una vera Lancia. Infatti, le sue forme sono nate nel centro stile della Casa con la supervisione di Humberto Rodriguez, responsabile del Design del Gruppo Fiat e sono state elaborate dal gruppo di lavoro del Centro Stile Lancia diretto allora da Flavio Manzoni, validissimo creativo che oggi è in forze presso un importante gruppo automobilistico tedesco. Il risultato di decine e decine di schizzi, bozzetti e disegni si è infine condensato in una piccola somma di disegni molto vicini all'idea finale: un prototipo a due volumi con le caratteristiche di quelle che gli inglesi chiamano "shooting break". Letteralmente il nome significa "giardi-



Sopra, il modello finito della Lancia Granturismo attorniato da alcuni progettisti. Da sinistra: Manuela Livani (Carcerano), Massimo Zappino (Centro Stile Lancia), Bruno Maggiora, Massimo Gay (Lancia), Humberto Rodriguez (coordinatore Design Fiat Auto), Paolo Pignato (Carcerano), Marco Tencone (Lancia), Flavio Manzoni (responsabile Design Lancia) e i designer del Centro Stile Lancia Adriano Piovano, Alberto Dillillo, Giancarlo Concilio e Andrea Bassi.

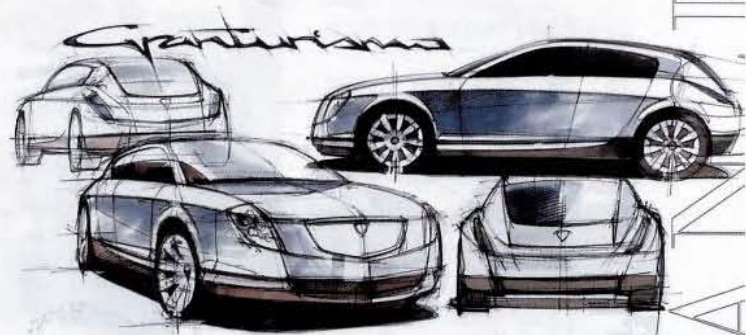
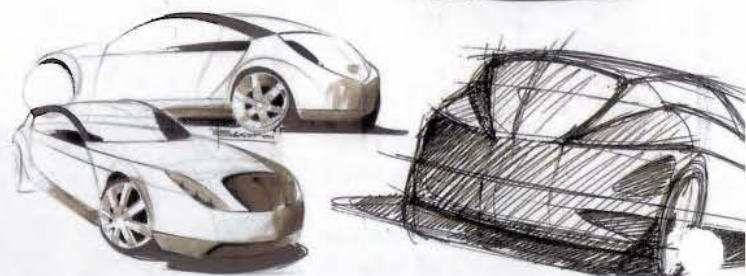
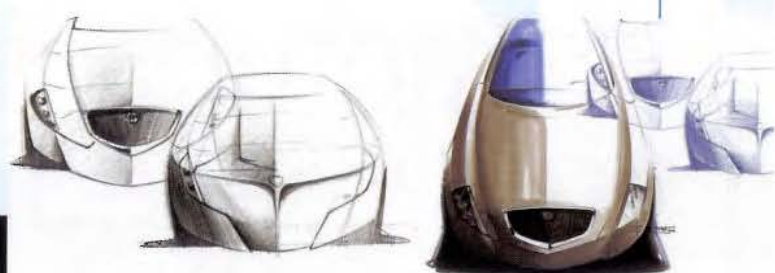
netta da caccia", ma nella realtà dei costruttori avventurati in questa tipologia sono diventate l'anello di congiunzione fra le coupé e le station wagon, quelle che nel lessico familiare della Lancia si chiamano HPE (High Performance Estate), cioè familiari ad alte prestazioni. L'esperto più illustre di questa tipologia di automobili è stata la Lancia Beta HPE, che ottenne larghissimi consensi dalla clientela negli anni Settanta-Ottanta.

Tradizione e innovazione, sportività ed eleganza, emozionalità e funzionalità sono i termini apparentemente contraddittori che confluiscono nella Granturismo. È una High Performance Estate caratterizzata da un abitacolo spazioso, accogliente, luminoso e da un cofano lungo che en-



A destra, alcuni schizzi per lo studio della Granturismo. La ricerca di linee pure ed essenziali guidò il progetto che si ispirò anche alle Lancia degli anni Cinquanta e Sessanta.

A destra, sotto, una serie di bozzetti dello stile scelto per la forma definitiva. Sotto, un'immagine virtuale della Lancia Granturismo.



fatizza visivamente la soluzione "tutto avanti" (motore anteriore e trazione anteriore), prerogativa delle Lancia fin dagli anni Sessanta quando pochissimi costruttori impiegavano una simile disposizione meccanica. La Granturismo è andata oltre il concetto della Beta HPE recuperando la purezza delle forme, le qualità scultoree e l'eleganza assoluta delle Lancia GT degli anni Cinquanta. Il recupero non è però servito per aderire pedissequamente all'allora nascente moda retrò, ma per proiettare nettamente in avanti non le forme, ma lo spirito delle Lancia passate. Così, se nelle "spalle" robuste del padiglione e nella superficie che fluisce rastremandosi nella coda della Granturismo è possibile rilevare assonanze con l'Aprilia e con l'Ardea, si possono cogliere l'evoluzione delle tematiche iniziate dalle Lancia Dialogos e Thesis nel frontale con la calandra incastonata nel lungo cofano e nei proiettori che seguono l'andamento avvolgente dei parafranghi. Nel suo insieme la Granturismo ha comunque la forte individualità delle forme che interpretano la tradizione e utilizzano tocchi di sopraffina esperienza per elaborare in modo nuovo il domani.

La Granturismo è nata senza un'indicazione sul suo futuro industriale, in altre parole senza che fosse definito quando e se produrla in serie, ma non per questo i progettisti hanno rinunciato a tenere conto della cosiddetta "fattibilità", in altre parole delle necessità della produzione. La crescita

Sotto, il frontale molto levigato della Lancia Granturismo evolve gli stilemi della Berlina Thesis in senso sportivo e adotta inediti fanali con sei "cannoncini".





A sinistra, la calandra della Lancia Granturismo ispirata alle Lancia degli anni Cinquanta e a sua volta fonte di ispirazione per le successive Musa e New Ypsilon.

Sotto, la Lancia Granturismo vista di tre quarti anteriore nell'elaborazione grafica al computer eseguita presso Carcerano.

In basso, il modello della Lancia Granturismo esposto al Salone di Parigi 2002 nello stand della ditta Carcerano, che fornì un supporto all'ingegneria, agli studi di fattibilità e alla modellazione virtuale.

dell'idea della Granturismo, il suo passaggio dalle due dimensioni del foglio di carta, alle tre dimensioni virtuali dello schermo del computer e infine alle tre dimensioni materiali dell'oggetto nella sua realtà fisica, ha seguito un iter molto interessante. Ciò non è visibile all'esterno e solo pochi addetti ai lavori conoscono questo aspetto, ma è da mettere in rilievo che anche nella metodica dello sviluppo dell'idea la Granturismo ha trovato un aggancio al modo di lavorare che caratterizzava la Torino automobilistica degli anni Cinquanta, quando una miriade di carrozzerie, di martellerie e di altre piccole realtà artigiane specializzate operavano come un corpo unico per la crescita di questo o di quel progetto scambiandosi idee, esperienze, attrezzature, creativi e molto spesso manodopera specializzata.

Tanto per restare in famiglia Lancia, ricordiamo come l'idea dell'indimenticabile Aurelia Gran Turismo sia nata dalla collaborazione fra i carrozzeri Ghia, Viotti, il designer Felice Mario Boano, le aziende ad essi collegate e come infine sia stata portata al perfetto compimento da Pinin Farina e dall'indotto che gli gravitava intorno. Nel 2002 le principali strutture che hanno messo in campo le loro esperienze e le loro abilità per realizzare l'obiettivo comune della Granturismo sono state nell'ordine: il Centro Stile della Lancia che ha definito lo stile, Carcerano che ha presidiato con un'unica regia tutti i processi che hanno impiegato tecnologie elettroniche e infine Maggiora che

ha realizzato materialmente il progetto. Carcerano e Maggiora sono nomi quasi sconosciuti per i non addetti ai lavori. Dei due forse il più noto è Maggiora perché la piccola "m" del suo marchio era sulle Panda Van degli anni Ottanta e Novanta e perché gli appassionati sanno che ha costruito le Barchetta per la Fiat e le k Coupé e le Delta HF



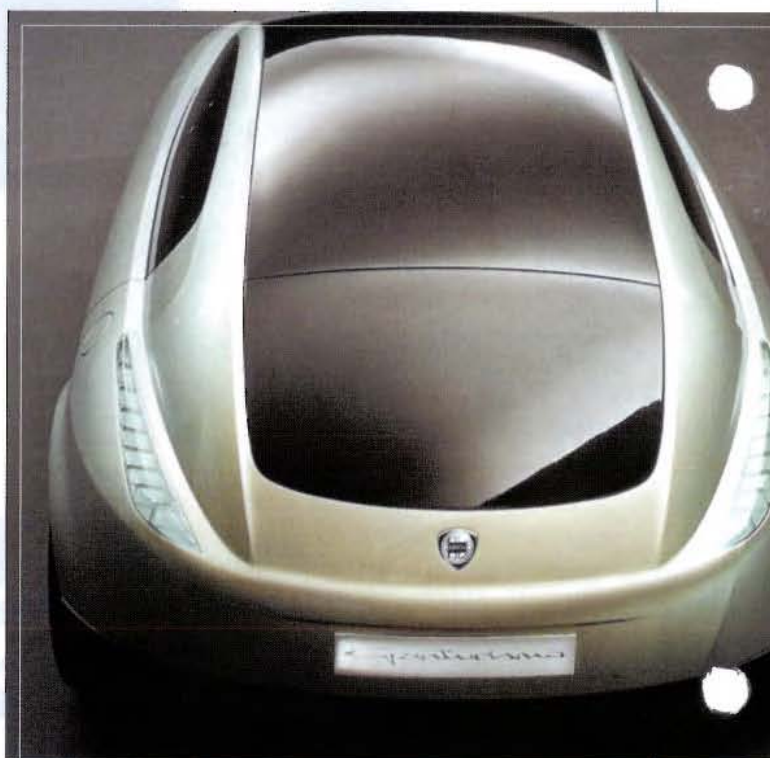


integrale per la Lancia. Ma bisogna ricordare che la Maggiora, fondata nel 1925 dal Cavaliere Arturo Maggiora, era una delle più antiche martellerie torinesi. Oggi il termine martelleria è uscito dal lessico dell'automobile, ma quando le carrozzerie si costruivano a mano le martellerie erano quelle officine dove con innumerevoli colpi di maglio si formavano i singoli pannelli dei lamierati che poi erano inviati ai committenti per comporre quel gigantesco puzzle che costituiva una carrozzeria fatta a mano. Furono realizzate in questo modo moltissime automobili fino agli anni Sessanta, quando Maggiora realizzava fra l'altro le scocche delle Flaminia GT e Flaminia Convertibile.

Nella filiera della Granturismo la Maggiora è l'azienda che ha portato le esperienze più antiche, ovviamente aggiornate alle tecnologie più moderne. Carcerano ha invece portato un contributo di un tipo nemmeno immaginabile ai tempi delle martellerie e ancora relativamente nuovo nel mondo dell'automobile. In pratica ha fornito calcoli strutturali, progettazione meccanica, modelli matematici e realtà virtuale utilizzando le tecnologie elettroniche più avanzate al-

lora disponibili e ancora oggi all'avanguardia. Le esperienze e le professionalità delle parti in causa hanno permesso così di accelerare al massimo il processo di realizzazione dall'ideazione al prodotto finito di un oggetto industriale complesso come l'automobile, obiettivo oggi più che mai sentito nell'industria automobilistica, che è sottoposta a un rapidissimo evolversi del gusto e delle norme che regolano l'utilizzo dell'automobile.

Per capire l'importanza del come si è operato e dell'innovazione che la Granturismo ha portato nella metodologia di lavoro basta un solo dato: per passare dall'idea all'oggetto si sono impiegati solo quattro mesi.



Sopra, la Lancia Granturismo vista di tre quarti posteriore nell'elaborazione grafica al computer eseguita presso Carcerano.

A destra, il modello finito della Lancia Granturismo visto da dietro. Il profilo morbido e arcuato del padiglione che discende verso la coda proseguì il discorso stilistico intrapreso dal Centro Stile Lancia con la Nea, che poi ispirò la New Ypsilon.

Sopra, a destra, in questa vista dall'alto la coda della Granturismo evidenzia l'architettura "shooting break" ("giardinetta da caccia") già sperimentata con successo dalla Lancia con la Beta HPE negli anni Settanta.

Confluenza di idee

La berlina di prestigio Thesis raccoglie l'eredità delle grandi berline Lancia del passato. Nella miglior tradizione della Casa offre benessere, sostanza, esclusività e innovazione.

Con una parola alla moda potremmo definire "etnico" il design della Lancia Thesis. Infatti, trova ispirazione nelle radici culturali del marchio. In verità l'iter del progetto (sigla 841) partì nel 1997 prendendo come esempio la concorrenza tedesca, allora riferimento per le berline di alta classe. La svolta avvenne nel 1998 quando la concept-car Lancia Dialogos

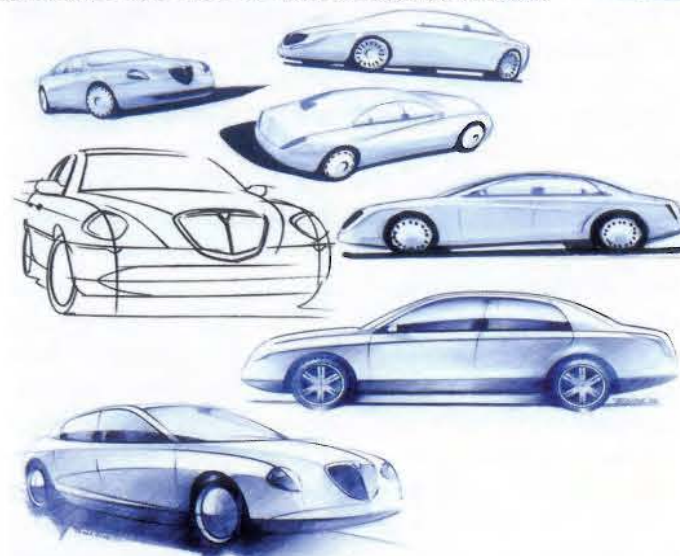


A sinistra, la Thesis del 2001 e l'Aurelia B21 del 1952 in un'immagine che suggerisce l'idea della continuità dello stile Lancia. Sotto, a sinistra, alcuni schizzi eseguiti dai designer del Centro Stile Lancia. Sotto, un disegno della Dialogos che ha ispirato la Thesis.



Sotto, l'interno della Lancia Thesis con la plancia avvolgente che suggerisce l'idea dello spazio. Al centro della consolle lo schermo e i tasti multifunzione.

Sotto, a destra, vista in trasparenza della Lancia Thesis.



A sinistra, anche in movimento la Lancia Thesis conserva il suo aspetto solenne e autorevole. A fianco, gli inconfondibili fanali posteriori verticali e a LED. Quando sono spenti sembrano decorazioni in metallo, da accesi diventano fili di luce.



A sinistra e sotto, la Lancia Thesis Emblema. Le fiancate lisce e continue rafforzano la percezione della lunghezza.



innovative. La Thesis debuttò nel 2001 come una vera Lancia e una vera berlina di prestigio. Sul piano stilistico temperò la razionalità con la fantasia in un linguaggio nuovo, ma non privo di citazioni dell'epoca classica come il frontale alto, il cofano lungo, il profilo a cuneo rovesciato, la calandra verticale e le teste dei fari all'origine di parafranghi scolpiti e formosi.

Classica nell'insieme, la Thesis introdusse note di stile originali. Per esempio, l'assenza degli abituali paraurti sporgenti che davanti dividono il frontale in "un sopra" e "un sotto", mentre dietro l'irrelevante spor-

genza del paraurti rese protagonisti i tratti verticali dei sottili fanali a LED, che di giorno sembrano decorazioni d'aspetto metallico e di notte diventano fili di luce che rendono la vettura inconfondibile. Le fiancate hanno una pulizia formale che ricorda quella delle Flaminia. Le linee corrono serene dai fari ai fanaletti posteriori senza interruzioni, rafforzando la percezione della lunghezza. Risaltano il passo lungo e i volumi generosi che connotano la classe superiore della vettura e garantiscono abitabilità ai massimi livelli, gran comfort ed eccellenza nella qualità della vita a bordo.

L'interno temperò le scelte iniziali dei designer e gli indirizzi suggeriti dal marketing. I primi prevedono una plancia dotata di un'autonomia e un'autorevolezza quasi da mobile d'arredamento. L'idea era originale, ma non passò perché il marketing rilevò che una plancia avvolgente avrebbe dato una maggiore idea di spazio. Nella Thesis l'abitacolo è lussuoso, ampio e protettivo. Gli occupanti vi si accomodano in gran relax circondati da superfici morbide, calde e rivestite di materiali di lusso. Sotto la plancia c'è un'ampia colonna centrale che sembra sorreggerla e separa i sedili anteriori, in mezzo ai quali sta il bracciolo alto e largo. Il pilota e il passeggero hanno quindi a disposizione un ampio e ben definito spazio individuale. Nella con-

Il modello 2



Sopra, una Lancia Thesis 2.4 20v JTD vista di tre quarti posteriore in corsa. Il motore turbodiesel a 20 valvole divenne disponibile nell'estate 2003.

solle c'è l'unità di comando, azionabile anche dal passeggero, che comprende uno schermo a colori, gli interruttori per l'accesso ai menù del sistema telematico e una fila di tasti multifunzione. I sedili realizzati in collaborazione con il professor Dal Monte, fisiologo di fama internazionale, eccellono per comfort ed ergonomia. La piacevolezza estetica è quella delle poltrone di lusso con le doppie cuciture e le ribattiture che aggiungono un tocco di artigianalità all'eleganza, mentre i poggiatesta a sella rappresentano un tratto di design italiano. Nella versione Comfort i sedili anteriori non solo hanno tutte le regolazioni elettriche, ma anche la ventilazione, il riscaldamento e il massaggio. Dietro l'abitabilità è tra le migliori del segmento e offre comodità e piacevole benessere a chi vi si accomoda. I sedili sono stati curati pensando alle esigenze del cliente che non guida la propria auto, ma vuole essere accolto con adeguata eleganza e importanza. Per questo le bocchette di diffusione dell'aria sono individuali e permettono di scegliere una tempera-



tura e una portata diverse dalla zona anteriore. Al centro del divano c'è un ampio bracciolo a scomparsa che può ospitare il teleco-

mando degli optional come la TV e l'impianto stereo. Tra i materiali dei rivestimenti spiccano la pelle, la morbida Nappa Poltrona Frau®, l'Alcantara® e la lana che richiama il famoso panno Lancia. I rivestimenti riguar-

A sinistra, la Lancia Thesis nella versione Collezione Centenario. Sotto, gli yacht hanno suggerito l'operazione denominata "tender to" con la quale a chi acquistava una Thesis era offerta in uso gratuito per due anni una Lancia New Ypsilon Oro 1.3 Multijet 75 cv.



Sopra, la Lancia Thesis bicolore che debuttò nel 2004. A sinistra, sopra, il quadro strumenti con la grafica chiara e ben leggibile. A fianco, la leva del cambio automatico utilizzabile anche come cambio sequenziale. A sinistra, il sedile posteriore della Lancia Thesis con uno dei rivestimenti in pelle.

dano anche la fascia che gira intorno all'abitacolo con inserti in mogano a poro aperto con venature naturali. Nell'abitacolo realizzato con i materiali della tradizione c'è la nota tecnologica del magnesio pressofuso impiegato nella consolle centrale e nel tunnel. Il risultato è un ambiente caldo ed esclusivo che coinvolge anche emotivamente perché i materiali pregiati, abbinati alle reazioni tattili e acustiche che emanano, creano la coerenza multisensoriale annunciata dalla nuova idea di lusso della Lancia, che al semplice concetto di comfort fa subentrare quello del benessere inteso come piacere fisico e anche psicologico. Fra le raffinatezze ci sono le maniglie a comando elettrico che consentono di aprire le porte senza incontrare resistenze, il sedile e il volante che si spostano automaticamente per dare comodo accesso al pilota, la memoria per le regolazioni dei sedili, degli specchi e del volante, il "Keyless System" che sblocca

le porte quando "sente" la vicinanza del proprietario e poi gli consente di avviare il motore senza chiavi. Benessere, sostanza ed esclusività sono sostenuti dalla tecnologia invisibile di 54 centraline elettroniche che presiedono le funzioni dell'ammiraglia Lancia. Una di queste regola il sistema di smorzamento "Skyhook" che gestisce elettronicamente le sospensioni. A queste la Lancia Thesis deve la sua maneggevolezza e il suo "isolamento" dalla strada. Le sospensioni anteriori adottano un sistema Multilink ad asse di sterzo virtuale, mentre quelle posteriori hanno bracci multipli. Il risultato è una vettura silenziosa, dove il procedere sulla strada si avverte appena.

La gamma dei motori

Al debutto erano disponibili tre motori a benzina e un turbodiesel "common rail" con cilindrata da 2 a 3 litri e potenze da 150 a 215 cv. I cambi previsti, tutti precisi, dolci negli innesti e silenziosi erano il 6 marce per tutti i modelli e l'automatico riservato alla 3.0 V6-24V con 5 marce e la possibilità di funzionare in modalità sequenziale. Nel 2003 si sono aggiunti il turbodiesel 2.4 JTD con 20 valvole e 175 cv e il 3.2 V6 con 24 valvole e 230 cv. Con il tempo alle iniziali versioni, denominate Emblema ed Executive secondo la tipologia del-

LANCIA THESIS 2.4 JTD(2001-2004)

- Numero cilindri:** 5 in linea
- Alesaggio e corsa:** 82 x 90,4 mm
- Cilindrata totale:** 2387 cc
- Potenza massima:** 150 cv a 4000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 18,5:1
- Distribuzione:** un albero a camme in testa
- Alimentazione:** iniezione common rail, turbocompressore a geometria variabile, intercooler
- Impianto elettrico:** 12 V
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** a 6 marce più RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 3,733:1
- Tipo di costruzione:** scocca portante
- Sospensioni anteriori:** multilink a 5 aste, bracci oscillanti in alluminio, molle a elica, ammortizzatori idraulici, barra antirollio
- Sospensione posteriore:** bracci multipli, braccio inferiore a tre aste, molle a elica, ammortizzatori idraulici, barra antirollio
- Freni:** a disco autoventilanti, servofreno, ABS, EBD, ASR, MSR, ESP
- Passo:** 2803 mm
- Pneumatici:** 215/60 R16 95W
- Carreggiata anteriore:** 1569 mm
- Carreggiata posteriore:** 1541 mm
- Lunghezza:** 4888 mm
- Larghezza:** 1830 mm
- Altezza:** 1465 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1715 kg
- Velocità massima:** 206 km/h

la finitura, si sono aggiunte la Protecta, versione blindata con tenuta "Kalashnikov", e le versioni speciali come la bicolore, la Collezione Centenario e, infine, la Limited Edition 2007. Quest'ultima versione

debuttò in combinazione con l'originale proposta alla clientela di disporre per due anni a costo zero di una seconda vettura: una New Ypsilon Oro 1.3 Multijet 75 cv con vernice metallizzata.



IL MODELLO DA COLLEZIONE