

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

14



LANCIA PRISMA INTEGRALE



€ 9,99 - quattordicinale  
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

# HACHETTE

# Automobili e rete stradale

La diffusione dell'automobile in Italia era rallentata, oltre che dal basso livello dei redditi, anche dall'insufficienza e dalla cattiva qualità delle strade. Nel 1928 fu costituita l'Anas (all'epoca Aass).

“Non bisogna dimenticare che se oggi sorgono in Italia, e unicamente per iniziativa privata, le prime autostrade, il bisogno di assicurare alle automobili una adatta e moderna rete stradale è sorto imperiosamente dal deplorabile e quasi completo abbandono in cui giacciono presentemente nel nostro paese la maggior parte delle strade ordinarie di grande comunicazione, percorse e rese talvolta quasi impraticabili dall'intenso traffico”. Questa denuncia delle condizioni di gravissima arretratezza delle rete stradale italiana, invero l'ultima di una lunga serie, veniva da una delle più autorevoli voci del mondo automobilistico, la rivista “Auto italiana” (25 settembre 1925). Di fronte alle condizioni della viabilità ordinaria la scelta di incoraggiare e sostenere i progetti autostradali dell'ingegner Piero Puricelli, titolare di una delle maggiori imprese di costruzioni stradali attive in Italia, anziché rappresentare quella svolta della politica stradale auspicata del nuovo governo fascista, sembrava il segno evidente, a detta della rivista, dell'“incapacità statale a risolvere il problema”.



Costruzione di strade negli anni Trenta.

Problema annoso, quello delle strade, che si trascinava da decenni ma che era esploso da quando la diffusione del nuovo mezzo di trasporto, per quanto limitata a una ristretta cerchia di utenti a causa del basso livello medio dei redditi della popolazione, e i promettenti segnali di sviluppo del settore turistico avevano reso manifesti l'inadeguatezza e il cattivo stato di gran parte della rete stradale, al Nord come al Sud.

Verso la fine degli anni Venti le strade percorribili in automobile raggiungevano in Italia la cifra di 183.267 km, contro i 625.000 della Francia, i 348.700 della Germania e i 287.508 della Gran Bretagna.



A destra, gita in automobile ai primi del secolo. Sotto, gita in auto in Liguria, 1939.

A connotare in termini negativi la rete stradale italiana, e a farla sfigurare nei confronti internazionali, non erano tanto le dimensioni, quanto la concezione e le condizioni di manutenzione della rete. Per effetto di una legislazione invecchiata, delle persistenti differenze fra le diverse regioni, con un Mezzogiorno drammaticamente segnato dall'insufficienza dei collegamenti al di fuori di quelli tra le località maggiori, dell'inadeguatezza dei criteri tecnico-costruttivi delle massicciate e del fondo, delle ristrettezze finanziarie di province e comuni, a cui era affidata la cura della viabilità secondaria, in Italia la condizione della viabilità, anche nel caso delle arterie più importanti, lasciava profondamente a desiderare, come non si stancavano di denunciare associazioni come il Touring Club



Italiano, sorto a Milano nel 1893, e l'Automobil Club Italiano, fondato a Torino nel 1900.

### Intervento governativo

Facendosi interprete dell'esigenza di connotare in senso efficientista quello che si avviava a divenire un regime, il 14 ottobre 1925 Mussolini inviava al ministro dei Lavori pubblici Giovanni Giurati un breve promemoria in cui affermava: "Bisogna entrare in quest'ordine di idee: nazionalizzare le strade (salvo le vicinali); creare il Commissariato della viabilità da te dipendente". Nel tono perentorio, a lui abituale, Mussolini indicava una strategia di intervento che si sarebbe rivelata efficace. Nel 1928 fu deliberata la creazione di un'Azienda autonoma statale della strada (Aass) con il compito di provvedere alla gestione e manutenzione di circa 20.000 km di strade.

Nei suoi primi tre esercizi l'Aass, affidandosi a un ristretto gruppo di imprese appaltatrici, promosse l'ammodernamento di circa 6000 chilometri di strade. Alla vigilia della guerra potevano dirsi sistemati i due terzi del patrimonio stradale di competenza dell'Aass, mentre restava ancora in gran parte irrisolto il problema della viabilità secondaria.

Accanto alla viabilità ordinaria, il periodo tra le due guerre è contrassegnato dall'avvio della politica autostradale. Nel 1925 venne inaugurata la Milano-Laghi, primo tratto dei circa 500 chilometri di autostrade che sarebbero entrati in attività prima dello scoppio del nuovo conflitto mondiale, che avrebbe gravemente compromesso l'efficienza della rete stradale nazionale.



# Carrera Panamericana 1953



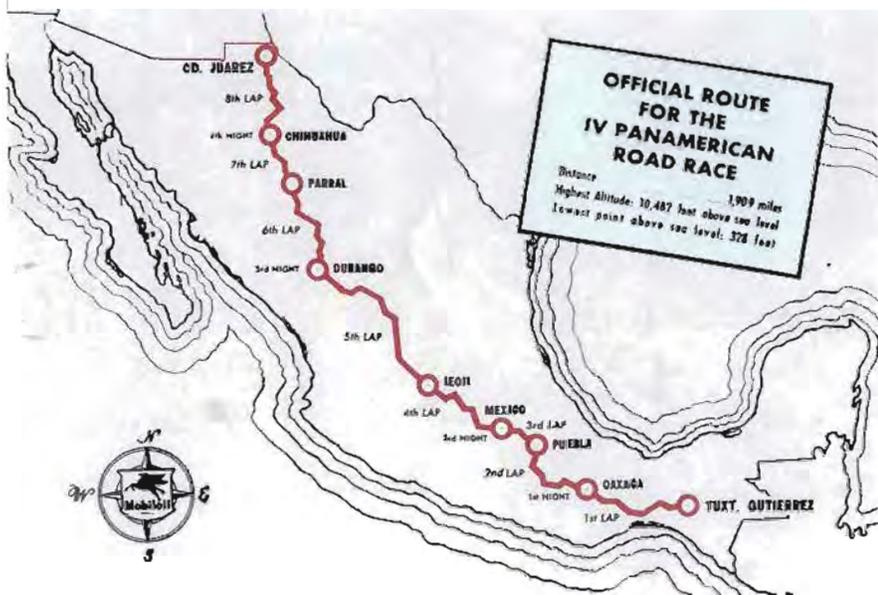
Dopo le belle occasioni perse al Nürburgring e nel Gran Premio Supercortemaggiore, l'esordiente D24 ottenne una grande affermazione in Messico in una gara bellissima, ma tragica.

L'esordio in corsa delle Lancia D24 avvenne il 30 agosto 1953 nella 1000 Chilometri del Nürburgring. Taruffi e Manzoni con le veloci biposto torinesi superarono tutti e sembravano lanciati verso un sicuro successo quando nessuno riuscì a ripartire dopo il rifornimento. Incitati dai meccanici i piloti provarono a spingere con delicatezza o con rabbia il bottone dell'avviamento, ma non successe nulla. Quando finalmente si scoprì che le batterie si erano frantumate all'interno per gli scossoni sul



Sopra, l'attrezzatissimo van della Lancia che trasportò le D24 e fornì loro assistenza tecnica.

Sotto, la piantina della corsa. Il percorso collegava Tuxtla Gutiérrez a Ciudad Juárez attraversando il Messico da un capo all'altro per un totale di 1909 miglia.



cemento della curva Karussel, la cavalcata trionfale si era già fermata. La delusione aumentò dopo il Gran Premio Supercortemaggiore a Merano il 6 settembre, quando la sfortuna vestì i panni della scia d'olio lasciata da un'auto ritardataria, che buttò fuori strada la D24 di Piero Taruffi mentre era al comando. Non contenta, la malasorte cambiò d'abito e bloccò il cambio della D24 di Felice Bonetto, balzato in testa dopo la sventura del compagno. La Carrera Panamericana si presentò



*A sinistra, il pilota-ingegnere Piero Taruffi, vincitore della Carrera Panamericana nel 1951, conversa con Chuk Stevenson e Walt Faulkner, rispettivamente primo e terzo fra le auto di serie nel 1952.*

*Sotto, 19 novembre 1953. Giovanni Bracco, uno dei favoriti della corsa, parte per la prima tappa Tuxla Gutierrez-Oxaca di 530 chilometri.*

*In basso, 20 novembre 1953. Un passaggio del pilota argentino Juan Manuel Fangio, vincitore nella classifica finale.*



dunque come l'ultima occasione per mostrare che le D24 erano vincenti, non solo competitive.

Per la prova messicana la Casa ridusse la cilindrata da 3300 a 3000 cc e curò l'affidabilità per superare gli oltre 3000 chilometri del percorso con altitudini fino ai 3400 m. Una D24 modificata per la Carrera condusse un benaugurante collaudo imponendosi il 27 settembre 1953 nella salita Bologna-Passo della Raticosa. Fu così veloce che prima ancora di conoscere il tempo dai cronometristi, gli spettatori salutarono l'arrivo di Felice Bonetto con gli applausi che si tributano ai trionfatori. Poco dopo i mezzi della Scuderia Lancia furono imbarcati. La IV Carrera Panamericana era la settima e ultima gara del Campionato Mondiale Marche. Gli iscritti erano 220, ma ci fu chi ruppe l'auto in prova, chi non superò le verifiche tecniche e chi rimase fuori per i motivi più vari. Così il 19 novembre alla prima tappa Tuxla Gutierrez-Oxaca si presentarono 172 auto distribuite nelle categorie Sport (classi fino a 1600 e oltre 1600 cc), Turismo Internazionale e Turismo Speciale. C'era molta attesa per la Lancia, che cercava il riscatto, e la Ferrari a caccia dei punti per chiudere in bellezza il Campionato. Ma fra le Sport c'erano anche due Borgward, due Gordini, una Jaguar, dieci Porsche, una Osca, una Siata, una Talbot; alcune "hot-

rod" come la Caballo de Hierro, la Glasspar, le due Kurtis, la Post e la Thorne. Inoltre c'erano le berline Turismo, le cui potenzialità erano rilevanti: una Oldsmobile 88 aveva infatti vinto nel 1950. Il ventaglio delle marche delle Turismo comprendeva l'argentina Aero Willys, la britannica Jaguar e le americane Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, De Soto, Ford, Lincoln, Mercury, Oldsmobile e Packard, tutte con forti interessi commerciali in America Latina perciò ben preparate e ben organizzate.

Le berline americane puntarono sulla cilindrata e sulla costruzione robusta. Anche le Ferrari e le Talbot puntarono sulla cilindrata (4,5 litri le auto del Cavallino e 4,2 litri le francesi), unita però a telai decisamente meno pesanti.





A sinistra, Eugenio Castellotti, l'unico pilota della Lancia rimasto in gara con una D23. Gli altri avevano una D24. I due modelli erano molto simili, ma erano facilmente riconoscibili per la presa d'aria sul parafrangente anteriore destro, che era presente solo sulle D24.

A destra, 21 novembre 1953. Felice Bonetto posa tranquillo accanto alla sua D24 poche ore prima del tragico incidente causato dall'eccessiva velocità nell'affrontare un dosso nell'abitato di Silao. Sotto, 22 novembre 1953. Juan Manuel Fangio si appresta a concludere la quinta tappa León-Durango.



Borgward, Osca, Porsche e Siata puntarono sulla leggerezza perché con motori di 1,5 litri o 2 litri non potevano fare altro. Lancia e Gordini scelsero motori di 3 litri e telai relativamente leggeri. La prima tappa si concluse col trionfo della Lancia che occupò le prime quattro posizioni con le D24 di Felice Bonetto, Piero Taruffi, Juan Manuel Fangio e la D23 di Eugenio Castellotti. Quinto Umberto Maglioli, con la prima delle Ferrari 375 MM, seguito da Jean Behra su Gordini T24 S e da Giovanni Bracco, settimo su Lancia D23. Nella prima tappa si verificarono due circostanze cariche di conseguenze per la squadra Lancia.

La prima fu la decisione del direttore sportivo di lasciare ai piloti la scelta della strategia. Bonetto ne approfittò e si avvantaggiò sui compagni. La seconda fu l'auto che uccise sei spettatori mentre ne aiutavano un'altra a rimettersi in strada. Per conseguenza ai militari in servizio sul percorso fu ordinato di sparare a chi nelle tappe successive fosse uscito dagli spazi assegnati al pubblico.

Nella seconda tappa prese toni accesi la lotta fra Taruffi e Bonetto, terza circostanza gravida di conseguenze. Taruffi vinse la frazione, ma non superò Bonetto nella classifica assoluta. Ci riprovò nella terza tappa, vinse di nuovo, si av-

CLASSIFICA CARRETTA 1953

Posizione	n. gara	Pilota/copilota/nazionalità	Auto	Tempo netto
1°	36	Juan Manuel Fangio (A) - Gino Bronzoni (I)	Lancia D24	18:11:00
2°	22	Piero Taruffi (I) - Luigi Maggio (I)	Lancia D24	18:18:51
3°	38	Eugenio Castellotti (I) - Carlo Luoni (I)	Lancia D23	18:24:52
4°	26	Guido Mancini (I) - Fabrizio Serena di Lapigio (I)	Ferrari 375 MM	19:40:29
5°	6	Louis Rosier (F)	Talbot Lago T26GS	20:11:22
6°	23	Mario Ricci (I) - Umberto Maglioli (I)	Ferrari 375 MM	20:16:28

Le corse 1953



Sopra, la Lancia D24 fresca vincitrice della Carrera Panamericana fu subito esposta nello stand della Mobil Oil Corporation al Salone dell'auto di Bruxelles.

A destra, sfilata a Torino per le Lancia al rientro in Italia dopo la vittoria nella Carrera Panamericana.

Sotto, la stupenda tavola a colori realizzata dallo Studio Borale di Torino per pubblicizzare la vittoria della Lancia D24.



vicinò al compagno, ma non riuscì a superarlo nella classifica. Non concluse la tappa Bracco per avere perso una ruota, ma l'ambiente rimase più scosso per l'incidente fatale ai ferraristi Antonio Stagnoli e Giuseppe Scotuzzi.

Al via della quarta tappa la rivalità diluì ogni pena e la sfida fra Bonetto e Taruffi tornò tesissima. I due partirono con il fuoco nelle vene. Taruffi riferì nel libro *Bandiera a scacchi* di avere viaggiato costantemente oltre i 200 km/h nelle nebbie che avvolgevano la pianura di Tucla nel primo mattino del 21 novembre. Sbucato dall'ultimo banco di nebbia scorse la D24 di Bonetto. Lo seguì come un'ombra fino alle prime case di Silao dove Bonetto durante le ricognizioni aveva segnalato con vernice verde paracarri, cartelloni e

segnali stradali in corrispondenza di certi dossi pericolosi. Sfortuna volle che un militare di servizio nei pressi del primo dosso avesse usato come attaccapanni un cartello stradale segnato da Bonetto. Il pilota vide il pericolo all'ultimo, frenò di colpo e Taruffi per non tamponarlo uscì di strada. Bonetto vide tutto nello specchio retrovisore e angosciato per la sorte dell'amico affrontò una cunetta a velocità eccessiva. La macchina si levò in volo, percorse un'ottantina di metri demolendo un palo della luce, rimbalzando su un muro sul lato opposto, strisciando su un marciapiede e levandosi di nuovo in volo per urtare il capitello di un balcone. Bonetto, forse già senza vita, rimase nell'auto più di un'ora perché il militare di servizio alzò il fucile e mirò su chi cercò di portargli soccorso. Taruffi impiegò un paio d'ore per sistemare alla meglio la sua Lancia. Riprese la corsa attardato e passò sul dosso della tragedia senza accorgersi di nulla perché il pubblico era tornato a salutare con immutato entusiasmo ogni pilota. Immaginò che Bonetto volasse verso la vittoria. Invece la tappa fu appannaggio di Umberto Maglioli sulla Ferrari 375 MM che divideva con Mario Ricci. Nella classifica parziale della corsa passò invece a condurre la Lancia di Juan Manuel Fangio, autore di una gara giudiziosa e redditizia. I piloti delle Lancia seppero di Bonetto solo quando il direttore di corsa li riunì per valutare il ritiro della squadra in segno di lutto. Non fu così. Taruffi vinse la quinta tappa, León-Durango, e ridusse lo svantaggio su Fangio. Le ultime tre tappe furono tutte appannaggio di Maglioli, che diede fondo alle sue energie e sfruttò i tratti dove la sua Ferrari 375 MM era più veloce. Nella classifica generale rimase però sempre in testa Fangio, che si avviò alla vittoria senza aver vinto una tappa. Taruffi si classificò secondo. Terzo il "cucciolo" della Squadra Lancia, il giovane Eugenio Castellotti che tenne testa agli ultimi affondi del ferrarista.

**LANCIA**

**IV CARRERA MESSICANA**

1° ASSOLUTO - LANCIA  
Juan Manuel FANGIO  
16h 11' 00" Km. 3077 - media Km. 149,250

2° ASSOLUTO - LANCIA  
Piero TARUFFI 16h 14' 31"

3° ASSOLUTO - LANCIA  
Eugenio CASTELLOTTI 16h 31' 52"

MASSIMO RECORD ASSOLUTO  
RECORD ASSOLUTO MESSICANO DI 18 M. 1951  
60

**RCV**  
**PIRELLI** stelvio

# Attrazione integrale

**Nel 1986 la Lancia Prisma a quattro ruote motrici portò l'esperienza dei rally all'utenza normale contribuendo a un notevole passo avanti nella sicurezza della guida su terreni difficili.**

La Lancia Prisma integrale chiude in bellezza la storia del modello nato nel 1982 con due ruote motrici, disponibile dal 1986 anche con la trazione permanente sulle quattro ruote. Storicamente l'idea della trazione "4 X 4" era legata all'immagine rustica e utilitaristica dei veicoli militari e dei fuoristrada, ma tutto cambiò quando al salone di Torino del 1982 la Lancia espose la futuribile Delta 4 X 4 dotata di trazione integrale permanente con tre differenziali, dei quali quello centrale era bloccabile manualmente dal pilota e quello posteriore era autobloccante. Con questo prototipo la tecnologia 4 X 4 perse



ogni riferimento con i rudi veicoli fuoristrada e diventò sinonimo di prestazioni e di sicurezza nelle berline di prestigio. Prima di arrivare alla commercializzazione in una Lancia di serie, la trasmissione 4 X 4

compì un tirocinio nella Lancia Delta S 4, una berlinetta a due posti espressamente concepita per le competizioni rallistiche e costruita in soli 200 esemplari. Il progetto di questo formidabile bolide iniziò nell'aprile 1983 segnando l'evoluzione verso un modo nuovo di pen-

*Sopra, la Lancia Prisma nella configurazione della prima serie che debuttò nel 1982.*

*Sotto, a sinistra, la Lancia Prisma vista di lato. La coda allungata rispetto alla Delta fa guadagnare in snellezza ciò che si è perso in compattezza. Sotto, a destra, la Lancia Prisma prima serie vista di tre quarti posteriore. È questa la parte dove si concentrano le differenze rispetto alla Delta. La fonaleria orizzontale accentua la snellezza della vettura.*



*Sopra, la Lancia Prisma in un'immagine che esalta la classica bellezza della forma a tre volumi. A sinistra, il cruscotto della Lancia Prisma diesel riconoscibile dalla spia delle candele di preriscaldamento. A parte questo particolare la plancia è comune agli altri modelli.*

care meglio la potenza a terra in qualsiasi condizione, per incrementare la stabilità e la velocità in curva.

sare alla trazione integrale: non più vista solo come dispositivo di emergenza per la marcia su terreni difficili, ma come mezzo capace di migliorare la trazione, la guidabilità e la sicurezza anche sui fondi asfaltati asciutti. Insomma, un dispositivo utile per scan-

La Prisma 4WD fu in ordine cronologico la prima Lancia che raccolse l'eredità della S4. Proposta al pubblico del Salone dell'Automobile di Torino nella primavera del 1986, abbinò alla trazione 4 X 4 il motore di due litri a iniezione elettronica già impiegato nella Lancia Thema, qui con potenza ridotta a 115 cv per rientrare negli scaglioni fiscali meno penalizzanti di altri mercati.



*Sopra, trasparenza della Lancia Prisma a due ruote motrici.*



Il modello 1986

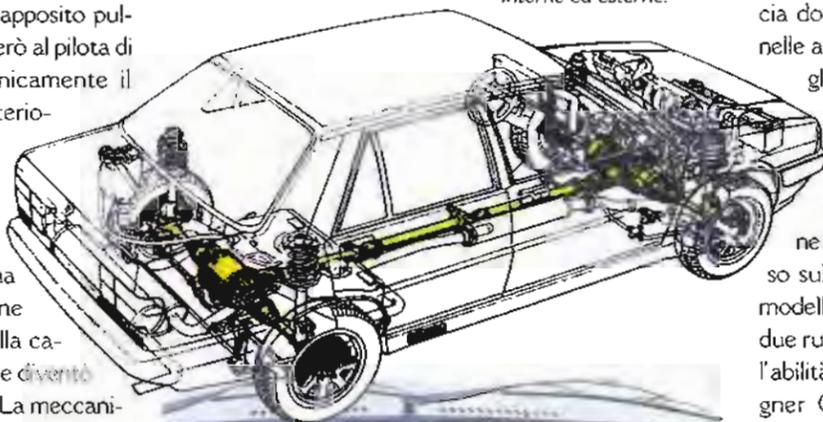


A destra, la Lancia Prisma 4WD del 1986 vista di fronte. Si nota la scritta sulla calandra. Sotto, la Lancia Prisma 4WD del 1986 vista di lato.



esteso con caratteri minuscoli introdusse anche quello che nelle intenzioni della Casa doveva essere il futuro nome di famiglia delle auto a quattro ruote motrici Lancia, come avvenne analogamente con il nome Quadra

Sotto, lo schema della trasmissione delle Prisma 4WD e integrale. I differenziali erano tre: uno al centro per ripartire la coppia sui due assi, uno anteriore e uno posteriore per compensare le velocità delle rispettive ruote interne ed esterne.



L'adozione della nuova trasmissione e del nuovo propulsore non stravolsero l'immagine di elegante berlina da famiglia della Prisma, anzi la arricchirono di nuovi contenuti in termini di comfort e di sicurezza. La tecnica integrale della Prisma 4WD si avvale di un differenziale centrale con ripartitore epicicloidale che distribuisce asimmetricamente la coppia motrice per il 56% sulle ruote anteriori e per il 44% sulle posteriori, per tenere conto del maggior carico gravante sull'avantreno. Integrato con il differenziale centrale c'è un giunto viscoso del tipo Ferguson che limita lo slittamento reciproco degli assi. Il suo intervento è automatico e silenzioso e avviene trasferendo la coppia motrice da un asse all'altro quando su uno si verifica una variazione dell'aderenza.

In questo modo si ha una ripartizione della coppia motrice sempre ottimale e si evita al guidatore il blocco manuale del differenziale. Un apposito pulsante consente però al pilota di bloccare meccanicamente il differenziale posteriore quando le condizioni di marcia diventano veramente proibitive. Nel 1987 la Prisma 4WD, in funzione di una politica della casa, cambiò nome e diventò Prisma integrale. La meccanica e la sostanza della vettura rimasero però invariate. Infatti, la nuova denominazione si limitò a introdurre una locuzione italiana al posto dell'anglosassone 4WD che stava per "four wheel drive". La scelta della parola integrale scritta per



Sopra, il cruscotto della Prisma integrale nell'ultima versione del 1989. A sinistra, la versione bicolore introdotta nel 1987 per alcuni mercati fra cui quello italiano. A destra, la Lancia Prisma integrale con la trazione su tutte e quattro le ruote si trovava a suo agio anche sui terreni sconnessi.



per le Renault e con Quattro per le Audi. Contemporaneamente alla nuova denominazione integrale la Lancia introdusse pure la verniciatura bicolore per la Prisma a quattro ruote motrici, limitandola però ad alcuni mercati nei quali ritenne che questa operazione avrebbe aiutato a ringiovanire il marchio senza modifiche sostanziali al progetto. In tutti i casi le finiture della integrale, che si pose al vertice della gamma Prisma, adottarono i più alti standard del modello, come i raffinati rivestimenti in Alcantara® blu con carrozzeria grigia, beige con gli altri colori e con la plancia dotata di ebanisterie nere nelle auto grigie e marrone negli esemplari di altri colori.

### La berlina

Detto delle versioni 4WD e integrale, rimane da completare il discorso sulle Prisma in generale. Il modello debuttò nel 1982 con due ruote motrici dimostrando l'abilità della Lancia e del designer Giorgetto Giugiaro nel trasformare una due volumi di successo come la Delta in un modello diverso per "filosofia", per carattere e per psicologia

della clientela di destinazione. Il corpo vettura compatto della Delta fu allungato di 295 millimetri mantenendo invariati il passo, le carreggiate, la larghezza e l'altezza. In sostanza il pianale e le meccaniche previste per la Delta rimasero invariate; vi fu solo qualche irrobustimento per sostenere adeguatamente la coda più lunga. Nel disegno esterno non cambiò nulla tranne la coda. Qui Giorgetto Giugiaro fu costretto a rinunciare al bellissimo volume trapezoidale della Delta, ma allungando la parte posteriore di 30 centimetri riuscì a conferire alla coda un ottimo equilibrio delle masse e guadagnò in snellezza ciò che perse in compattezza. Alla snellezza della linea giovarono pure i fari posteriori a sviluppo orizzontale anziché verticale. Il risultato fu una vettura dall'apparenza completamente nuova e di tipologia diversa ottenuta con un investimento relativamente esiguo e con la possibilità di unificare al massimo le componenti di due modelli distinti. L'interno della Lancia Prisma non fu affidato a Giugiaro come quello della Delta, ma ad altri consulenti esterni



### LANCIA PRISMA 2.0 INTEGRALE (1987-1989)

- Numero cilindri: 4 in linea
- Alaggio e corsa: 84 x 90 mm
- Cilindrata totale: 1995 cc
- Potenza massima: 111 cv a 5500 giri/min
- Rapporto di compressione: 9,5:1
- Alimentazione: iniezione elettronica multipoint
- Impianto elettrico: 12V
- Trazione: integrale, permanente sulle 4 ruote
- Cambio: 5 marce + RM
- Frizione: monodisco a secco
- Rapporto finale: 19/65
- Tipo costruzione: solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori: schema Mc Pherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici
- Sospensioni posteriori: schema Mc Pherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici
- Freni: a disco con servofreno
- Passo: 2475 mm
- Ruote: cerchi in lega leggera con pneumatici 185/60 HR 13
- Carreggiata anteriore: 1409 mm
- Carreggiata posteriore: 1404 mm
- Lunghezza: 4180 mm
- Larghezza: 1620 mm
- Altezza: 1385 mm
- Peso: 1210 kg
- Velocità massima: 181 km/h

che disegnarono una nuova plancia e nuovi rivestimenti dei sedili. La Prisma ottenne immediato successo e per volumi di vendita superò la stessa Delta in parte penalizzandola. Nel 1986 a Salone di Torino, quando già circolavano oltre 200.000 Prisma, debuttò la II

serie con alcuni ritocchi alla carrozzeria e agli interni e la scelta dei motori ampliata con un 1600 a iniezione elettronica e un 2000 riservato alla versione 4WD. Nel 1988 infine debuttò la versione LX con finiture più curate e la motorizzazione 1.5.



IL MODELLO DA COLLEZIONE