

LANCIA



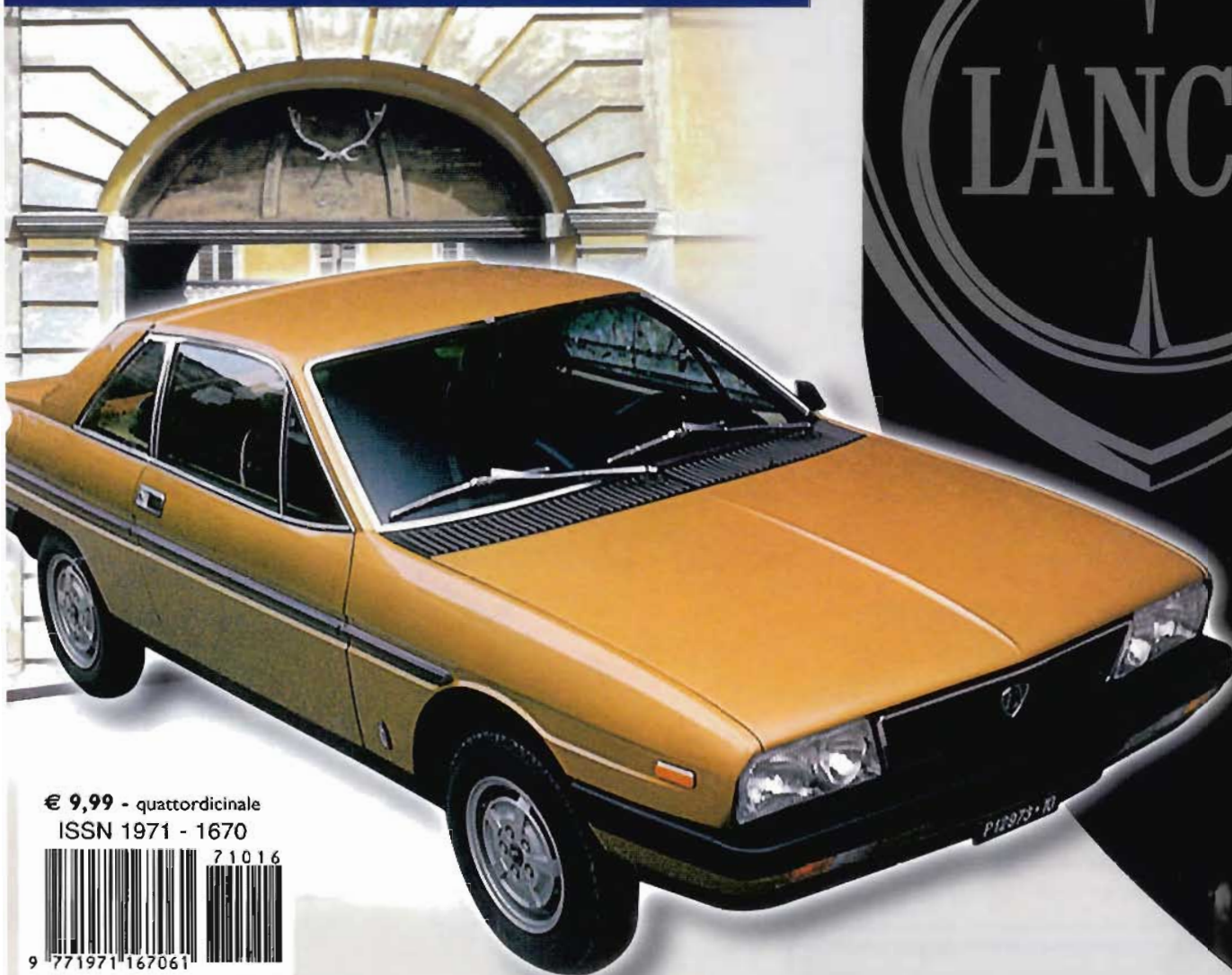
TORY COLLECTION

ento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

16



LANCIA GAMMA COUPÉ I SERIE - 1976



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

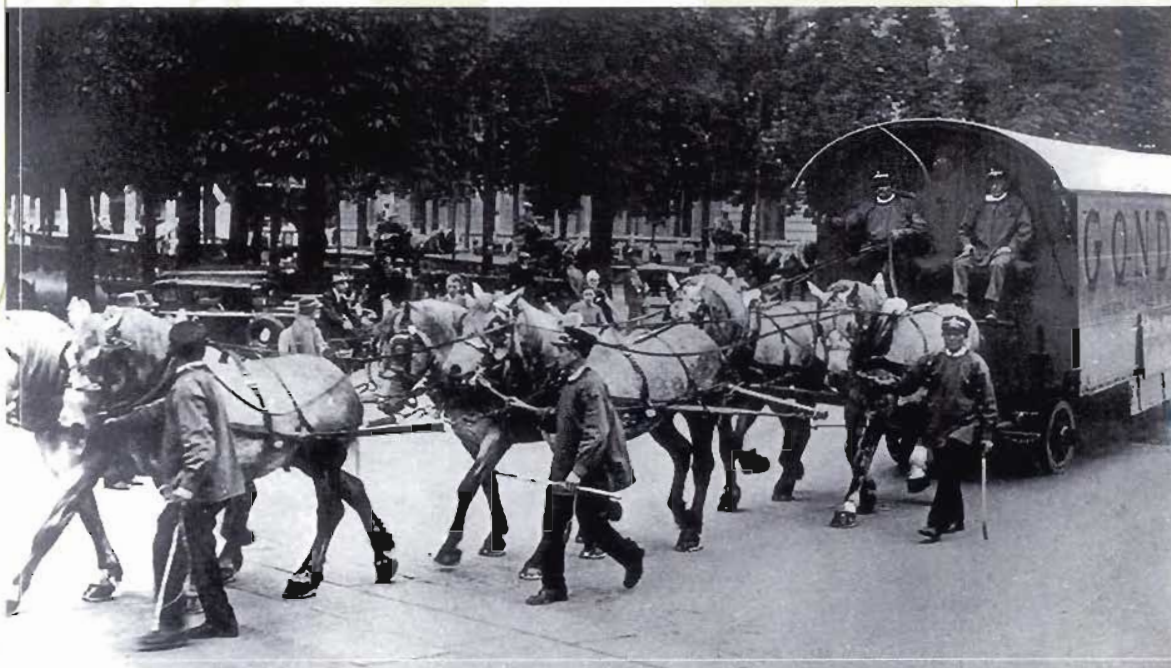


L'automobilismo italiano tra le due guerre

Tra le due guerre l'automobile incarna il sogno di una mobilità individuale che solo lentamente, nel corso degli anni Trenta, comincia a divenire realtà per un numero limitato ma crescente di famiglie italiane.

“**O**ggi il paese rappacificato e operante in concordia di classi, cammina verso i suoi immancabili destini e gli automobilisti cooperano con tutte le loro energie perché la meta finale sia al più presto raggiunta. [...] Da migliaia e migliaia di modeste officine, di ben attrezzati garages, sparsi in tutti i borghi e le più lontane contrade, si lavora oggi con fede sicura per creare l'Italia automobilistica, quella che innalzerà il grado della nostra millenaria civiltà al livello delle nazioni meccanicamente più progredite...”

Rilette a distanza di quasi settant'anni queste frasi della rivista "Auto italiana" del 24 marzo 1929 non possono che farci sorridere. Non solo per l'evidente retorica che le percorre, ma perché si riferivano a un paese largamente immaginario. A quella data infatti l'"Italia automobilistica", come ben sapevano gli industriali del settore, era ancora in fasce. Nel 1922, quando si era arrivati produrre 16.340 veicoli, sulle strade italiane circolavano 65.484 tra automobili e autocarri (1 ogni 583,7 abitanti). Alle soglie della guerra, nel 1938, i veicoli prodotti furono oltre 77.000, mentre la circolazione era salita a 372.998 unità (1 ogni 111,7 abitanti). Un incremento notevole in cifre assolute, ma in realtà mol-



Negli anni Trenta il cavallo svolgeva ancora un ruolo importante nei trasporti in Italia. Qui un carro della società Condrand a Torino.

to gracile se rapportato a quanto, nel frattempo, avevano fatto registrare altre nazioni come Inghilterra e Francia (con quasi due milioni di vetture circolanti nel 1939) e la stessa Germania (senza contare naturalmente gli Stati Uniti nei quali alla stessa data di vetture ne circolavano ormai 25 milioni).

Nonostante i proclami, le aspirazioni e una reale azione di sostegno alla diffusione dell'automobile da parte del regime fascista (miglioramento della rete viaria, costruzione delle prime autostrade, entrata in vigore del Codice della strada, agevolazioni fiscali ecc.), l'Italia, come ha ricordato Federico Paolini (*Storia sociale dell'automobile in Italia*), e prima di lui aveva fatto Alberto Bellucci (*L'automobile italiana 1918-1943*), restava un paese di pedoni, carri e biciclette. Le automobili oltre a essere poche (nel 1938 i due



A sinistra, Tozio Nuvolari nel 1933 accanto a una Lancia Augusta. Sotto, negli anni Cinquanta le automobili erano ancora appannaggio di pochi privilegiati. L'attore Raf Vallone, nel 1955, sulla sua Lancia Aurelia GT B 24 Spider.

terzi delle province italiane, 65 su 91, avevano meno di tremila vetture in circolazione), erano anche mal distribuite. Per meglio dire, nella loro distribuzione ricalcavano le coordinate regionali dello sviluppo economico e industriale del paese. Le cifre del rapporto tra veicoli e numero di abitanti sono eloquenti: nel 1921 le tre regioni del cosiddetto triangolo industriale (Piemonte, Lombardia e Liguria) ospitavano circa il 40 per cento delle vetture in circolazione, una percentuale che sarebbe rimasta sostanzialmente invariata nei due decenni successivi.

Simbolo di prestigio

I dati erano impietosi nel restituire un paese ancora arretrato, sia sotto il profilo del reddito pro capite, sia per quanto riguardava le condizioni della viabilità. Malgrado tutto, però, era vero che l'automobile si era imposta nell'immaginario collettivo con una forza travolgente. Se i futuristi avevano visto nell'automobile, con il suo dinamismo e la sua velocità, una manifestazione della nuova "civiltà delle macchine", per tutti, più prosaicamente, possedere un'auto significava godere di straordinari vantaggi in termini di mobilità e comfort rispetto ai tradizionali mezzi di trasporto. Ma forse e soprattutto godere di un prestigio ancora riservato a un numero limitato di persone.

Prospettando i vantaggi di un accordo con la Ford per l'avvio di una linea di produzione di automobili economiche in Italia (progetto poi sfumato per le forti opposizioni incontrate), Rinaldo Cella, amministratore delegato dell'Isotta Fraschini, ricordava che negli Stati Uniti a un operaio per acquistare una macchina bastava un sesto del suo salario annuale, mentre in Italia lo stesso operaio avrebbe avuto bisogno di due anni di stipendio. Le cose non andavano molto meglio neppure per le categorie meno disagiate del

ceto medio. Verso la fine degli anni Trenta le 295 lire della rata mensile di una Topolino, la prima "utilitaria" della Fiat, equivalevano a circa la metà dello stipendio mensile di un impiegato o di un operaio specializzato e a un'intera mensilità di un bidello di scuola. Si tratta di dati imprecisi, comunque indicativi del fatto che, fino alla metà degli anni Cinquanta, l'acquisto di un'automobile era precluso a gran parte delle famiglie. Perché in Italia l'auto da mito e aspirazione potesse divenire realtà effettuale per milioni di persone sarebbero dovuti passare ancora diversi anni.



Lancia Fulvia HF F&M: nude per vincere

Spogliate di tutto il superfluo, tetto compreso, le Lancia Fulvia HF F&M nel 1969 corsero con successo accanto ai mostri sacri della categoria Prototipi e disputarono anche un rally.

C'era soddisfazione sull'aereo che nel marzo 1969 riportava dagli Stati Uniti la Squadra Corse Lancia. Due Lancia Fulvia Sport Zagato avevano corso la 24 Ore di Daytona e la 12 ore di Sebring imponendosi nella loro classe fra i Prototipi. L'unico inconveniente lamentato dai piloti era stato il caldo eccessivo nell'abitacolo. Per questo Claudio Maglioli, quasi per scherzo, chiese al direttore sportivo Cesare Fiorio una spider per la Targa Florio in Sicilia del 4 maggio, dove avrebbe fatto caldo. Il direttore sportivo ricordò che le macchine a disposizione erano quelle, ma Maglioli tornò all'attacco con una proposta originale. Se la Lancia non aveva una spider, poteva costruirla lui tagliando una Fulvia Coupé HF: così, non solo avrebbe ottenuto un abitacolo più vivibile, ma anche un minor peso. Fiorio apprezzò l'idea, ma, per le scarse possibilità finanziarie della squadra, chiuse la discussione fissando un budget inferiore al milione di lire. Chiunque si sarebbe scoraggiato, ma non Maglioli che, arrivato a casa, studiò i dettagli del progetto e stilò un preventivo di spesa mettendo a proprio carico i costi di progettazione e la manodopera. In pratica lasciò alla squadra i



Sopra, 3 maggio 1969, Targa Florio. Le Lancia Fulvia HF F&M Special di Claudio Maglioli/Raffaele Pinto (n. 232) e di Sandro Munari/Rauno Aaltonen (n. 238) prima delle prove. Sotto, 4 maggio 1969. Claudio Maglioli alla partenza della Targa Florio, primo appuntamento internazionale dell'auto.



Le cor



A sinistra, 1° giugno 1969, 1000 Chilometri Nürburgring. La Lancia Fulvia HF F&M Special di Claudio Maglioli e Raffaele Pinto precede la Nomad Mk1 BRM di Peter Jackson e Mike Crabtree.

A destra, 1° giugno 1969, 1000 Chilometri Nürburgring. Un passaggio di Sandro Munari e Rauno Aaltolen, primi nella Categoria Prototipi Classe 1600. Sotto, 20 luglio 1969, Circuito del Mugello. La Fulvia HF F&M Special di Claudio Maglioli e Raffaele Pinto in gara. In basso, a destra, il direttore sportivo Cesare Fiorio con Sandro Munari al Tour de Corse, 7-9 novembre 1969.



sterno della curva, ma se il pilota era bravo ciò poteva tradursi in un vantaggio. Al primo esemplare seguì il secondo, che fu ultimato in quindici giorni.

Le due Lancia Fulvia HF F&M Special, dove F significava Fiorio e M Maglioli, parteciparono alle prove della Targa Fiorio e subito si mostrarono a loro agio sulle stradine delle Madonie. In gara Sandro Munari e Rauno Aaltolen ottennero un meraviglioso nono posto assoluto e la vittoria di classe fra i Prototipi. Purtroppo un foglio di giornale alzato dal vento finì davanti al radiatore della vettura di Maglioli/Pinto danneggiando il motore. Maglioli si rifecce tre settimane dopo con l'incredibile vittoria assoluta nella gara in salita Occhieppo-Graglia, che servì per verificare che tutto fosse a posto per la 1000 Chilometri del Nürburgring in programma il 1° giugno. In Germania Munari e Aaltolen partirono con il numero 50, Maglioli e Pinto con il 51 insieme ai migliori prototipi del Campionato Mondiale

costi della scocca da tagliare e il materiale occorrente. Inviò il preventivo e in risposta ricevette la scocca di una vecchia Lancia Fulvia HF Maglioli eliminò il tetto, i vetri, 28 centimetri di coda, una coppia di fari, i rivestimenti, il riscaldamento, il sedile del passeggero e la panchetta posteriore, al posto della quale mise il serbatoio per migliorare la centratura dei pesi. Per compensare la minor rigidità della scocca privata del tetto, rinforzò il pianale. Nonostante gli irrobustimenti, il peso della spider fu di ben 200 kg inferiore a quello della Fulvia Coupé HF. In ragione della leggerezza cambiò la taratura delle sospensioni e da quelle anteriori fu eliminata una foglia della balestra trasversale. Il motore rimase quello delle Fulvia HF 1,6 da corsa con circa 160 cv. Il lavoro fu portato a termine in 40 giorni con la spesa viva di 850.000 lire. Soldi spesi bene perché nella nuova configurazione la Fulvia si rivelò più pronta nell'accelerazione, più immediata nella frenata, meno propensa al rollio, più facile da inserire in curva. Diventò anche po' più "nervosa": in pratica con la coda alleggerita tendeva a scappare all'e-

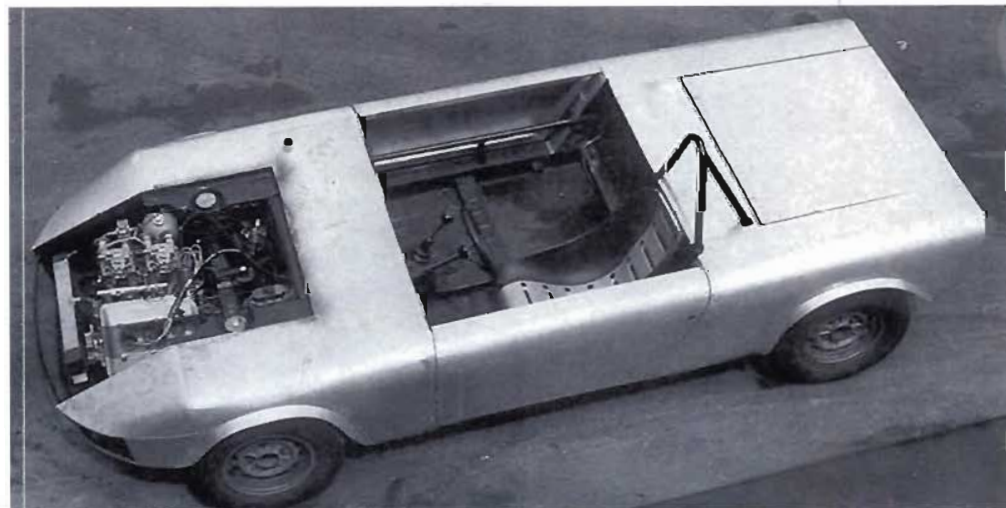




Sopra, a sinistra, novembre 1969, Tour de Corse Timo Makinen volle la sommario protezione di un tettino e, come il compagno Sandro Munari, indossò una muta da sub. Sopra, a destra, nella stessa gara, Sandro Munari in acrobazia sulla Lancia Fulvia HF F&M Special alla quale si sono rotti i freni anteriori. Alla fine si classicherà tredicesimo.

HF F&M Special nei rally e scelse il Tour de Corse, in programma dal 7 al 9 novembre 1969. Purtroppo non mise in bilancio il maltempo. Nonostante la sommario protezione di un parabrezza montato per l'occasione, nelle prove notturne la temperatura scendeva sotto i 4 °C rendendo difficile il lavoro dei piloti. Da Torino inviarono speciali tute simili a mute da sub. Timo Makinen, compagno d'avventura di Munari, chiese e ottenne un sommario tettuccio per proteggersi dalla pioggia. Ogni espediente si rivelò vano e all'infreddolito Munari capitò anche di rimanere senza i freni anteriori in una prova speciale. Il risultato non

Marche: Alfa Romeo 33/TT 2, Chevron B8, Ferrari 312 P, Ford GT 40, Lola T 70 Mk3, Porsche 908/02 e 917. Alla fine Munari/Aaltolen si classificarono primi tra i Prototipi classe 1600 seguiti da Maglioli/Pinto, ventinovesimi assoluti davanti alla Porsche 908 di Gerhard Mitter/Udo Schutz. Il 20 luglio le due Fulvia HF F&M Special affrontarono il circuito stradale del Mugello. Sandro Munari, guidando per tutti i 529 km del percorso, ottenne uno strepitoso quinto posto assoluto, mentre Maglioli/Pinto dovettero accontentarsi del nono posto fra i Prototipi. Viste le prestazioni nelle gare di velocità, Cesare Fiorio pensò di provare le Fulvia



Sotto, e a destra, la seconda versione della Lancia Fulvia HF F&M Special in costruzione nella primavera del 1970. Nella vista dall'alto si notano l'essenzialità dell'abitacolo e la particolare forma del leggerissimo sedile.



corse | 1969-1970



A destra, 21 maggio 1970. Claudio Maglioli porta al debutto la Special 2 nella Corsa al Santuario di Graglia. Sotto, 17 luglio 1970, Circuito del Mugello. La Lancia Fulvia HF F&M Special 2 di Sandro Munari alle prove.



fu lusinghiero: Makinen undicesimo e Munari tredicesimo in una gara che probabilmente avrebbero dominato guidando due normali Fulvia HF Coupé.

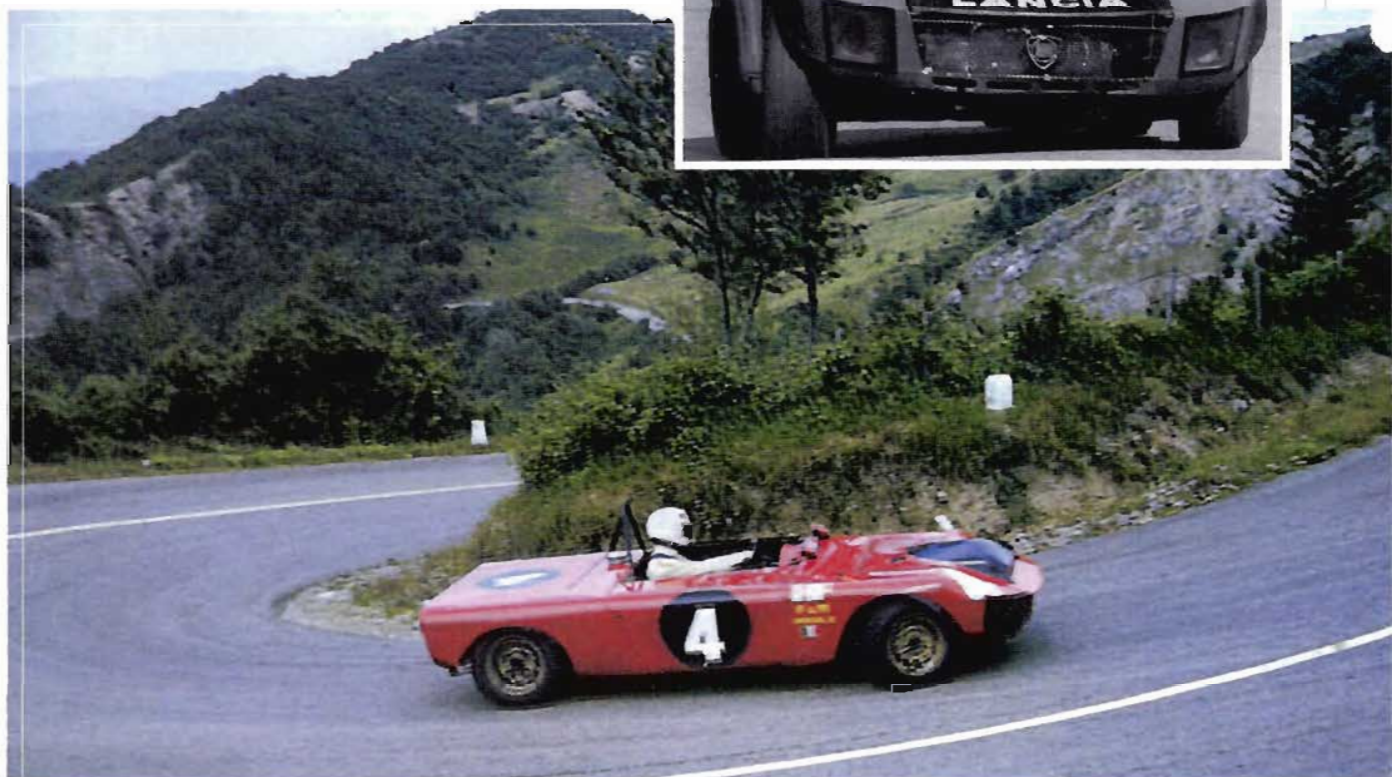
In ogni modo il bilancio della stagione poté dirsi positivo. Ciò autorizzò la terza Fulvia HF Spider. Anche questa partì da una vecchia Fulvia Coupé HF consegnata a Claudio Maglioli per le modifiche. Mentre nelle prime due spider Maglioli conservò la parte inferiore della carrozzeria

Sotto, 19 luglio 1970, Circuito del Mugello. La Lancia Fulvia HF F&M Special 2 di Sandro Munari mentre attacca un tornante. Alla fine "Il Drago" si classificherà sesto fra i prototipi. A destra, 19 luglio 1970. La grinta di Sandro Munari è evidente in questa istantanea scattata sul Circuito del Mugello.



delle coupé, per questa costruì in alluminio una carrozzeria ridotta all'osso e risparmiò altri 10 kg. Il nuovo prototipo, battezzato Fulvia HF F&M Special 2, fu collaudato da Maglioli il 25 giugno nella salita Occhieppo-Graglia, dove ottenne il terzo posto assoluto. Il 18 luglio la vettura fu affidata a Sandro Munari per il Circuito del Mugello. Nuovamente il pilota e la vettura si comportarono molto bene classificandosi sesti nella categoria Prototipi. Tuttavia la linea molto dissimile da quella della Fulvia Coupé di serie suggerì alla direzione commerciale di fermare il Prototipo che il pubblico non poteva più identificare con un modello della Lancia.

Nel 1970 la vettura corse altre due gare, con Raffaele Pinto. Nel 1972 la terza spider fu ceduta al pilota siciliano Matteo Sgralata, che la impiegò con successo in diverse gare in salita e quindi la girò all'appassionato pilota napoletano Domenico Lo Bello, che ci corse fino al 1974.



Una gamma di classe

Prodotta in due serie con motori di 2, di 2.5 e di 2.5 litri a iniezione, fu la coupé di maggior prestigio nel listino della Lancia fra il 1976 e il 1983. Oggi è un interessante pezzo da collezione.

Negli anni Sessanta la Lancia Flaminia era ancora bellissima, ma in alcuni elementi rivelava l'età. Il motore, per esempio, derivava dall'Aurelia progettata alla fine degli anni Quaranta e ormai era al capolinea dello sviluppo. Grazie alle eccezionali qualità la maestosa berlina e le derivate rimasero in listino fino al 1969, ma per gli anni a venire ci voleva una sostituta. Provvisoriamente al vertice della gamma la Lancia mise la Lancia 2000, mentre iniziava un nuovo progetto che, nel quadro di collaborazione del Gruppo Fiat con la Citroën, doveva incorporare le sospensioni oleopneumatiche della Casa francese. Nel 1972 lo studio era in fase avanzata, quando l'accordo saltò e i tecnici della Lancia dovettero iniziare daccapo. Per la meccanica, dopo avere valutato altre ipotesi, abbracciarono l'idea di fare evolvere



quella della Lancia 2000 perché avrebbero potuto mantenere il collaudato schema della trazione anteriore con il motore a sbalzo, entrato ormai nella tradizione della Casa. Disegnarono quindi un moderno motore a 4 cilindri che conservò la configurazione boxer della Lancia 2000, ma adottò un albero a camme in testa per ogni bancata invece dell'ormai superato sistema con aste e bilancieri. Rimase anche la pregiata esecuzione in lega d'alluminio.



ma aggiornata con soluzioni tecnologiche d'avanguardia. La cilindrata fu fissata in 2.5 litri, ma i tecnici prevedero una versione di 2 litri per il mercato italiano nel quale il fisco penalizzava fortemente le auto di cilindrata superiore. In entrambi i casi la leggerezza dei motori d'alluminio rimase notevole in rapporto alla potenza di 120 cv per la 2000 e di 140 cv per la 2500. Le caratteristiche

costruttive permisero una elevata coppia motrice ai bassi regimi e una buona erogazione della potenza a tutti i regimi in un insieme molto ben bilanciato. Il basso baricentro garantito dal motore boxer e la familiarità della Lancia con la trazio-



A sinistra, la Lancia (γ) Gamma Coupé prima serie 2000 cc prodotta dal 1976 al 1980. Sopra e a destra, la Lancia Gamma Coupé, prima serie del 1976. Sotto, la parte posteriore della Gamma Coupé 2000 prima serie caratterizzata dai rilievi a coda di rondine sul coperchio del baule.



Sotto, a sinistra, la parte posteriore della Lancia Gamma Coupé 2500 prima serie era del tutto identica a quella della versione 2000, tranne che nella scritta. Sotto, la Lancia Gamma Coupé 2000 Spider - T. Roof -, un bel prototipo del 1978 che nella parte inferiore utilizzava l'impianto stilistico della Coupé di serie.



ne anteriore permisero un'ottima tenuta di strada abbinata a una notevole maneggevolezza, proprio quello che ci voleva per la grande berlina e la

comoda coupé programmate. La carrozzeria Pininfarina fu incaricata della veste estetica dei nuovi modelli, che si chiamarono Gamma rinnovando la tradizione Lancia di usare le lettere dell'alfabeto greco per battezzare le sue vetture. Per la berlina Pininfarina studiò una linea a due volumi con buone caratteristiche di penetrazione aerodinamica. Per la Coupé, dotata di un pianale più corto di 115 millimetri rispetto alla berlina, si orientò verso la linea a due volumi. La Gamma Coupé si presentò



A sinistra, una Lancia Gamma Coupé FL2 seconda serie nella versione per il mercato inglese, riconoscibile dallo specchio retrovisore e dalle racchette dei tergicristalli a destra. Sotto, la Lancia Gamma Coupé seconda serie. Si notano la nuova calandra e i cerchi in lega di nuovo disegno. Altre piccole modifiche riguardarono alcuni dettagli minori.



come una macchina di straordinaria purezza, con una forma fatta di linee tese e di superfici piane con l'inserimento di alcune peculiarità nuove rispetto alla 130 Coupé, come le scalfature nelle fiancate e alcuni stilemi classici della carrozzeria Pininfarina. Fra questi ricordiamo la V a forma di coda di rondine sul cofano posteriore che apparve per la prima volta sulla dream car Chevrolet Rondine disegnata per Pininfarina da Tom Tiarda nel 1963 e poi impiegata per la Fiat 124 Spider. L'elemento più nuovo della Gamma fu dunque il padiglione rilevato nella parte posteriore per rendere la linea più dinamica e soprattutto per rendere la costruzione più sicura funzionando come un vero e proprio roll-bar. Dalla combinazione di questi elementi derivò una linea molto felice che non richiese le consuete decorazioni cromate che all'epoca connotavano le auto di lusso. La creazione di

un'automobile così probabilmente fu meno semplice di quanto appare a prima vista. Infatti, ogni dettaglio rivela un processo delicato di affinamento dell'idea per dare l'impressione di un'apparente naturalezza, che invece è una semplicità raffinata e sofisticata.

Prototipi d'eccellenza

Un'ottima dimostrazione delle qualità estetiche della vettura si ha dalla conferma della teoria che quando una carrozzeria è veramente bella sopporta qualsiasi trasformazione. L'impianto stilistico della Gamma è stato, infatti, utilizzato per tre prototipi uno più riuscito dell'altro: la Gamma Spider - T. Roof - del 1978, la Scala a 4 porte del 1980 e la Olgiata sport-wagon del 1982 su tema HPE. Pininfarina si occupò anche degli interni, studiando per la

Gamma Coupé una plancia d'una linearità che fece scuola. Il risultato è che questa spaziosa coupé si presenta con le qualità estetiche e le caratteristiche di abitabilità della grande auto per il turismo veloce, con forme così composte e serene da rimanere ancora oggi un classico.

La Gamma Coupé debuttò al 56° Salone di Ginevra nel marzo 1976 insieme alla berlina e ad altri modelli della concorrenza, tutti in contrasto stridente con il clima di austerità che caratterizzò quegli anni. Infatti, proprio allora le conseguenze della crisi energetica stavano

In alto, a destra, l'interno della Gamma Coupé seconda serie. Sotto, il prototipo a quattro porte Scala derivato nel 1980 dalla Lancia Gamma Coupé.

Sotto, a sinistra, il prototipo della sport-wagon Olgiata del 1982. Anche in questo caso la trasformazione si presenta perfettamente riuscita.

In basso, la Lancia Gamma Coupé di serie attorniate dai prototipi Olgiata, Scala e Spider, che non hanno avuto un seguito produttivo.

manifestandosi con una gravità che non era immaginabile nel momento in cui quei nuovi modelli erano stati impostati. Il momento difficile per il mondo dell'automobile ostacolò il pieno successo della Gamma Coupé, la quale all'inizio scontò pure le conseguenze di una messa a punto per forza di cose affrettata nel tentativo di colmare il ritardo accumulato con il naufragio dell'accordo con la Citroën. I tecnici risolsero velocemente ogni problema.

Le Gamma Coupé della seconda serie presentate nel 1980 si

rivelarono perfettamente a punto e ancora più desiderabili delle precedenti grazie all'indovinato restyling che riguardò principalmente la calandra, la presa d'aria sotto al paraurti e il disegno dei cerchi in lega, ma ritoccò pure alcuni dettagli come la plancia, il pomello della leva del cambio, i sedili, l'orologio, la luce di cortesia e la luce di lettura orientabile. Con la seconda serie alla Gamma Coupé 2500 fu affiancata la 2500 i.e. con l'alimentazione a iniezione elettronica Bosch. La potenza rimase la stessa ma il dispositivo consentì una maggiore fluidità di marcia. Una diversa taratura del motore permise di migliorare anche le qualità di marcia della versione 2000, che conservò la potenza massima di 120 cv della versione precedente. La Gamma Coupé seconda serie



IL MODELLO DA COLLEZIONE

LANCIA GAMMA COUPÉ 2000 (1976-1984)

- Numero cilindri:** 4 contrapposti
- Alesaggio e corsa:** 91,5 x 76 mm
- Cilindrata totale:** 1999 cc
- Potenza massima:** 120 cv a 5500 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9:1
- Distribuzione:** un albero a camme in testa per bancata
- Alimentazione:** carburatore doppio corpo verticale Weber 36 ADLD 1/150
- Accensione:** elettronica a scarica induttiva
- Cambio:** 5 marce + RM, comando a leva centrale
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 4,1:1
- Tipo costruzione:** scocca portante con telaio ausiliario anteriore
- Sospensioni anteriori:** sistema McPherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici
- Sospensione posteriore:** sistema McPherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a disco, doppio circuito, freno a mano sulle ruote posteriori
- Passo:** 2555 mm
- Ruote:** in lega leggera, pneumatici 185/70 HR 14 (dal 1980 anche 195/70 HR 15)
- Carreggiata anteriore:** 1450 mm
- Carreggiata posteriore:** 1440 mm
- Lunghezza:** 4485 mm
- Larghezza:** 1730 mm
- Altezza:** 1330 mm
- Peso:** 1270 kg
- Velocità massima:** 180 km/h

nelle tre versioni 2000, 2500 e 2500 i.e. rimase in produzione fino al 1984 totalizzando 1265 esemplari col motore di 2 litri e 1209 con il 2,5 litri. Il totale della serie precedente era stato rispettivamente di 1978 esem-

plari con motore 2 litri e di 2337 con il 2,5 litri, una produzione tutto sommato esigua che oggi, insieme all'eleganza ancora percepibile, rendono questo modello interessante per i collezionisti.

