

LANCIA



TORY COLLECTION

nto anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

17



LANCIA RALLY 037 - 1982



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



Un ristretto settore di mercato

Tra le due guerre le limitate dimensioni del mercato e gli effetti della crisi mondiale ridisegnano il profilo del settore dell'auto, risultando congeniali alla Lancia che ha fatto della qualità la sua bandiera.

Nei primi due decenni del Novecento, in Italia la produzione di automobili fu caratterizzata da grande fervore progettuale e dinamismo imprenditoriale. Tuttavia le ristrette condizioni del mercato interno e le difficoltà a conquistare quote significative del mercato estero determinarono una situazione di forte competizione fra i diversi produttori nazionali. Se a questo si aggiunge la posizione di netto predominio raggiunta dalla Fiat, capace di perseguire da subito un disegno espansivo fondato, almeno nelle intenzioni, su una dimensione produttiva di massa, si comprende come quello dell'automobile tra le due guerre fosse un comparto in grado di sostenere un numero limitato di imprese. A molti marchi, anche gloriosi, gli anni Trenta, segnati da una drastica contrazione delle esportazioni per gli effetti della gravissima crisi economica internazionale, sarebbero stati fatali. Consapevoli della necessità di superare la dimensione artigianale che contrassegnava ancora numerose aziende operanti in ambito torinese, all'inizio degli anni Venti i fratelli Perrone dell'Ansaldo avevano cercato di promuovere una razionalizzazione del settore attraverso la creazione di una nuova impresa, nata dall'accorpamento di Diatto, Gnome



La Lancia Lambda che partecipò alla Mille Miglia del 1927.

et Rhône, Italz, Spa e Scat, in grado di rivaleggiare con la Fiat. Il progetto, troppo ambizioso per le possibilità di un gruppo alle prese con drammatici problemi di liquidità come l'Ansaldo, rimase sulla carta. Ma è comunque significativo che in esso non si facesse cenno alla Lancia, evidentemente in grado di reggere da sola alle sfide del mercato e poco propensa a tali combinazioni finanziarie. Per vincere la concorrenza bisognava essere in grado di offrire modelli in grado di imporsi per la qualità e le prestazioni. E questa all'inizio degli anni Venti sembra essere la strada seguita da tutti i fabbricanti. Nascono nuove vetture come la *Superba* della OM di Brescia, capace di battere gli avversari nella prima Mille Miglia (1927), o le lussuose Isotta Fraschini (la Tipo 8 sarà per alcuni anni, dal 1923 al 1925, l'auto straniera più venduta negli Stati Uniti). Ma nuovi modelli e coraggiosi tentativi di riorganizzazione se-

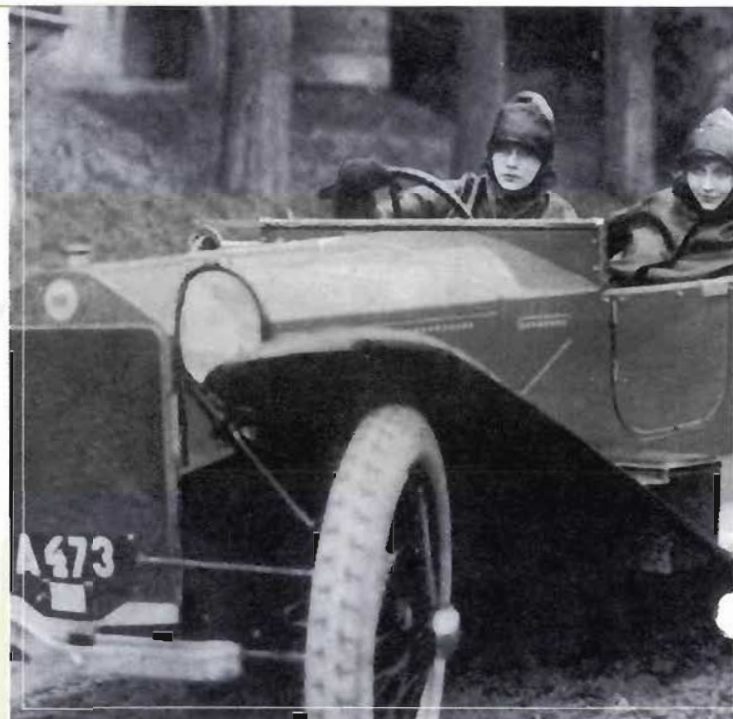


gnano le vicende anche di altre case, come la Spa, la Scat e la stessa Ansaldo, ricostituita nel 1923, che si avvale delle cure di un tecnico di valore come l'ingegner Guido Soria. Tuttavia, con poche eccezioni, nel corso del successivo decennio tutte queste aziende sconteranno una crescente difficoltà di mercato, finendo per essere assorbite dalla Fiat (OM, Ansaldo, Scat, Itala, Spa) o per dedicarsi prevalentemente ad altre produzioni.

Fragilità del settore

All'origine del forzato ridimensionamento del settore vi erano cause di ordine diverso. Per alcune aziende la crisi dipese in larga parte dalle scelte compiute negli anni della Grande Guerra e da un'eccessiva propensione alla diversificazione produttiva, altre pagarono l'incapacità di rendere virtuoso il legame fra capacità progettuali ed esigenze organizzative; altre infine, come la Bianchi, pagarono il tentativo di entrare nel settore delle utilitarie saldamente in mano alla Fiat. Al fondo, in quasi tutti i casi, una volta usciti dalla fase pionieristica, vi fu un deficit di capacità imprenditoriale e una debolezza finanziaria tale da esporre le imprese alle mire di affaristi attratti dalla prospettiva di rapidi guadagni e lenti a convertirsi a nuovi e più allettanti produzioni (come l'Isotta che si orienta verso la costruzioni di grandi motori per l'aviazione, finendo per essere assorbita dal gruppo Caproni).

Paradossalmente tutto questo finì per giovare a una realtà di nicchia come la Lancia che individua la carta del successo nel perseguimento dell'eccellenza tecnica e di una gam-



Sopra, Greta Garbo al volante di una Lambda negli anni Venti. Sotto, l'inaugurazione del campo sportivo Lancia a Torino, nel 1925.

ma di modelli capace di rispondere alle esigenze della clientela. Lancia riesce a combinare le esigenze di status di una clientela selezionata con la necessità di produrre automobili "buone per l'uso di tutti i giorni", vetture accuratamente rifinite, ma anche tecnologicamente avanzate, robuste e comode. E a fare di questa sapiente combinazione il tratto distintivo dei suoi prodotti.



Gemelle diverse

Nella seconda metà degli anni Cinquanta la Lancia stimolò i carrozzieri a realizzare le loro fuoriserie. Da queste sarebbero derivate coupé, cabriolet e familiare da inserire nel listino ufficiale.



Gli uffici marketing del nostro tempo hanno ri-

scoperto le auto di nicchia, cioè i modelli che soddisfano esigenze specifiche di un micro-mercato ai margini della produzione di massa. La Lancia scoprì la clientela marginale con largo anticipo e nel 1956 con l'aiuto dei carrozzieri

ne fece proprie le istanze. Chiese ai maestri dello stile di formulare le loro proposte per le Appia coupé, cabriolet e familiare senza porre vincoli allo studio. Anzi, per agevolare il loro lavoro studiò lo specifico pianale siglato 812.00 e distribuí i primi 14 esemplari ai carrozzieri Allemano, Boano, Ghia Aigle, Motto, Pinin Farina, Vignale, Viotti e Zagato. Allestí poi cinque dei 14 pianali nella variante 812.01 con il motore potenziato da 43,5 a 53 cv e il cambio con leva a cloche per i modelli piú sportivi.

Sui 14 autotelai i carrozzieri svilupparono altrettante fuoriserie e le esposero nei saloni internazionali dell'automobile dall'autunno 1956 a Torino alla primavera 1957 a Ginevra. In prima istanza i carrozzieri esplorarono il tema del-



Sopra, il frontale della coupé della Ghia Aigle. Troppo simile a quello di un'Alfa Romeo.

In alto, la coupé 2+2 di Boano con la verniciatura bicolore.

A destra, la raccolta coupé di Allemano con due griglie aggiuntive alla metà dell'altezza dello scudo Lancia.





A sinistra, la coupé 2+2 di Allemano. Lo stile un po' datato è quello delle contemporanee Fiat 1100 fuoriserie dello stesso carrozziere.

Sotto, a sinistra, la spaziosa coupé a 4 posti di Vignale. La complessità dell'ornato sulla calandra lascia intuire alcune incertezze del carrozziere.

Invece il padiglione luminoso e ben impostato anticipa quello della Appia Lusso.

Sotto, la stravagante coupé a 2 posti di Vignale caratterizzata dalla calandra ovale con grande scudo al centro sottolineata dal paraurti con i cantonali che si impennano per salire come creste sui parafranghi.

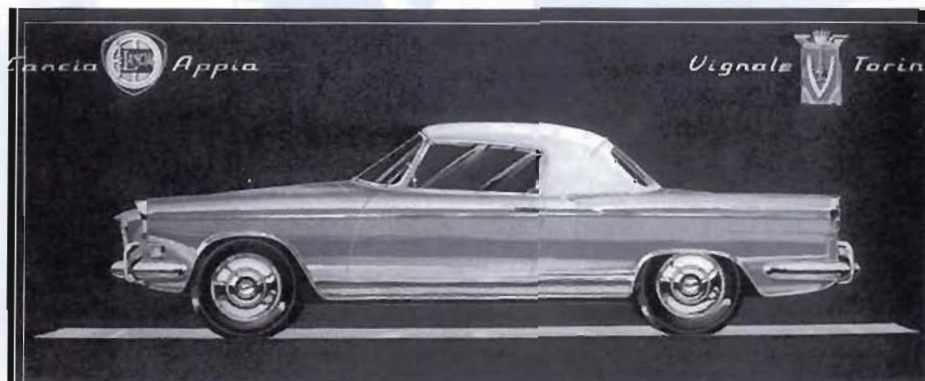


la coupé spaziando dall'abitabilità per 4 posti, 2 posti + 2 e 2 posti secchi. Tutti riuscirono a dare alla sobria Appia una nuova qualificazione estetica in linea con le particolari caratteristiche del prodotto originale. Uno dei temi di più difficile svolgimento fu quello della calandra, elemento di notevole importanza in ogni automobile perché fornisce all'osservatore il primo elemento di identificazione di marca e modello. Nell'Appia la classica calandra a scudo era molto vincolante: anche un intervento minimo poteva produrre un effetto enorme. Nessuno fra gli autori delle prime fuoriserie sui pianali della Lancia Appia conservò la calandra originale: era troppo alta e stretta per la composizione di un frontale veramente moderno.

Ghia Aigle intese dare agilità al frontale aggiungendo due prese d'aria a trifoglio ai lati dello scudo stilizzato. Ottenne così un aspetto piacevole, ma troppo imparentato con quello delle Alfa Romeo. Paolo Boano per evitare lo stesso errore nella sua coupé a due porte, ma per allargare almeno visivamente la classica calandra fece ricorso al segno grafico di

due "baffi", che tuttavia non risolsero il problema. Lo stesso Boano impiegò poi un altro espediente grafico, la verniciatura bicolore, per risolvere il problema dell'equilibrio fra la massa esigua del padiglione e la fiancata alta. Alfredo Vignale, molto creativo grazie alla fertile matita di Giovanni Michelotti, presentò più d'una proposta. Nel frontale della sua coupé a quattro posti pose un eccesso di elementi decorativi attorno allo scudo Lancia, lasciando trasparire le sue indecisioni e i suoi ripensamenti. Invece nel padiglione luminoso e nelle linee tese della fiancata della stessa vettura creò un effetto piacevole. Allemano sul muso della sua raccolta coupé 2 + 2 ottenne un buon effetto aggiungendo due prese d'aria orizzontali che non potevano essere confuse con quelle delle Alfa Romeo e inserendovi una

Il figurino dell'Appia Cabriolet disegnato dallo stilista Giovanni Michelotti per Vignale.





A sinistra, l'Appia Cabriolet di Vignale nella configurazione in cui fu prodotta in serie a partire dal 1957. Sotto, l'Appia berlina realizzata da Zagato nel 1956. Le doppie gobbe sul tetto e sui cofani le procurarono l'epiteto "Cammello". In basso, a sinistra, l'Appia berlina di Rocco Motto in corsa. In basso, a destra, la GTE, il "Cammello" modificato da Zagato.

coppia di fari rettangolari. Ma la composizione nell'insieme apparve datata. L'altra proposta del carrozziere, una coupé a quattro posti, diede la stessa sensazione con un impianto stilistico meno vistoso, ma ugualmente imparentato con le fuoriserie Fiat dello stesso carrozziere.

Motto, Zagato, Pinin Farina e lo stesso Vignale nelle loro coupé a due posti secchi furono più trasgressivi; più di tutti Vignale che sfoggiò una calandra lenticolare sottolineata da un paraurti i cui cantonali si impennavano ai lati per salire sulle teste dei parafranghi anteriori. Nella ricerca ampia e articolata condotta dal duo Vignale e Michelotti, rientrò anche l'Appia Convertibile che riprese e sviluppò le idee migliori delle coupé presentate qualche tempo prima. Man-

tenne le belle linee tese appena mosse dalla insellatura dei parafranghi che erano caratteristiche della fiancata del prototipo a 4 posti, ma con un atto di coraggio il carrozziere abbandonò ogni incertezza sul frontale adottando una calandra orizzontale decisamente convincente. Dall'impianto stilistico della Cabriolet Alfredo Vignale derivò infine la coupé "Lusso" a 4 posti. Zagato e Motto per le loro coupé sportive inventarono calandre in stile Lancia compatibili con le dimensioni del frontale necessariamente ridotte.

Il prototipo Appia Zagato, presentato al Salone di Torino del 1956 mise in mostra le gobbe tipiche del carrozziere non solo sul tetto, ma anche sul bagagliaio e sul cofano, dove disegnavano le prese d'aria. La vettura fu definita

"Cammello" e in un primo tempo il pubblico sportivo sembrò preferirle la più sobria creazione di Motto che otticamente risultava la semplice e ben leggibile sovrapposizione di due trapezi con i vertici rovesciati. Un gruppo di concessionari Lancia prenotò 25 esemplari della coupé di Motto. Il pilota Franco Patria fu fra i primi clienti e diede lustro al modello, ma Zagato non stette a guardare e attraverso una serie di interventi successivi addomesticò le linee dell'Appia "Cammello" e il modello cominciò a piacere. Pininfarina, un altro dei carroz-



I carrozzerie



A destra, la coda del prototipo dell'Appia Coupé quattro posti a due porte di Pinin Farina ricorda le Florida e le Flaminia.

Sotto, la coda del prototipo dell'Appia coupè di Pinin Farina.

Sotto, a destra, l'Appia Coupè di Pinin Farina nella configurazione in cui fu prodotta in serie per conto della Lancia.



zieren che vestirono i primi autotelai, era molto vicino alla Lancia per avere realizzato la Flaminia derivandola dal prototipo Lancia Florida. Così tentò di proporre un'operazione simile realizzando la sua coupé 4 posti su telaio Appia come una copia in miniatura della Florida. La proposta non convinse la dirigenza della Lancia per i prevedibili alti costi di realizzazione e la vettura rimase allo stadio di prototipo. Non accadde la stessa cosa all'altra Appia Pininfarina, una coupé a 2 posti con la calandra rettangolare e il lunotto panoramico con i montanti a V che in fiancata ripartivano in angoli o "fette" pressoché uguali il lunotto, il padiglione e il finestrino laterale fortemente inclinato in avanti. L'insieme dava l'impressione che il padiglione "galleggiasse" sulle masse vetrate con un effetto complessivamente gradevole.

Con queste realizzazioni si conclude il ciclo delle Appia fuoriserie, fra le quali la Lancia scelse di produrre in serie la Coupé due posti di Pinin Farina, la berlinetta sportiva di Zagato, la Convertibile di Vignale e, più tardi, la Coupé 4 posti Lusso dello stesso carrozziere.

Fuori tempo massimo, ma con pieno diritto perché sollecitata da alcuni concessionari arrivò infine la giardinetta di Viotti, che debuttò al Salone di Torino nel 1959. Il carrozziere la realizzò sul pianale 808.21 appositamente allestito dalla Casa immaginandola come una spaziosa due volumi a due porte costruita attorno al tema stilistico dell'Appia berlina Terza serie. Il tentativo di conciliare le esigenze del-

l'auto da diporto con quelle del veicolo da lavoro impedirono però le belle proporzioni della berlina. Il risultato fu un veicolo di aspetto quasi caricaturale e piuttosto inelegante. Con la giardiniera divennero sei le Appia in listino, un bel risultato per la Casa che in realtà costruiva direttamente solo la berlina. In verità non furono moltissime le Appia speciali, in tutto arrivarono sì e no al migliaio, ma l'articolazione della gamma ebbe un benefico effetto sull'immagine del modello base. Anche i clienti che acquistavano la berlina di serie venivano ben impressionati dall'ampio ventaglio di offerte. Così anche chi, dopo aver sognato per esempio un'Appia Lusso, comperava la berlina di serie era certo di aver avuto la possibilità di scegliere fra i prodotti di una Casa giovane, dinamica, seria e capace.



A destra, dal pannello di metallo al posto dei finestrini posteriori si capisce che questa realizzazione di Viotti è la versione furgone della Giardinetta.

Di tutti i colori purché rossa

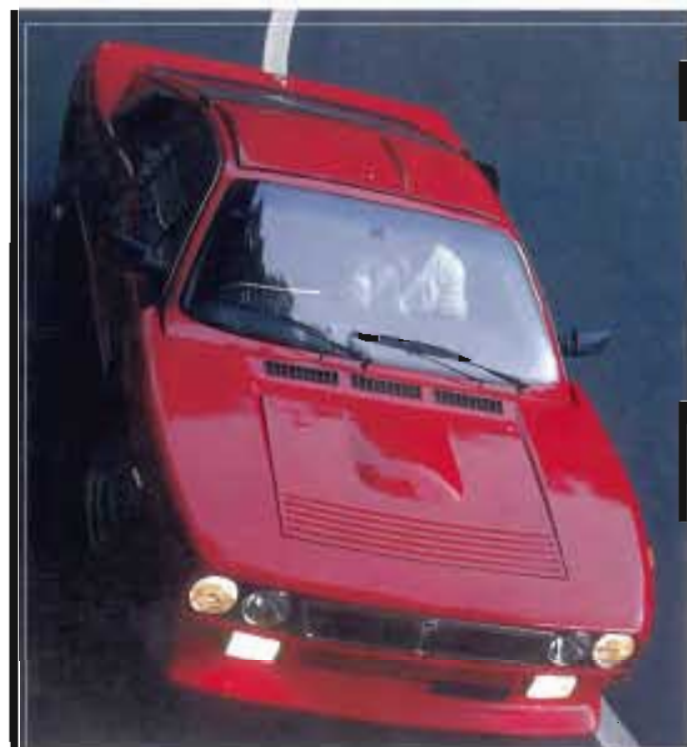
Nel 1982 la Lancia tornò ai rally con la Rally. Il bisticcio di parole spinse molti a chiamarla 037, la sigla di progetto. Auto da corsa sotto mentite spoglie, vinse il Campionato del Mondo Rally nel 1983.

La Lancia Rally, o 037 con la sigla del progetto, è larga, bassa, semplice ed essenziale. Il suo aspetto richiama la solidità, la leggerezza e l'efficienza delle auto da corsa. Lo stile non è fine a se stesso: la bugna sul cofano serve per far posto alla ruota di scorta. La doppia gobba sul tetto non cita le Abarth degli anni Cinquanta, ma è un "coperchio" in plastica che serve per tenere il tetto più basso possibile lasciando spazio alla testa dei passeggeri. Le nere "orecchie" dietro i finestrini servono a convogliare aria sul motore sovralimentato che eroga oltre 200 cv. Infine il cofano con il propulsore a vista attraverso il lunotto non è una civetteria estetica che anticipa la Ferrari 360, ma permette ai meccanici l'intervento rapido nei rally. La carrozzeria è di plastica. Davanti ha uno spoiler piatto e sporgente con sopra feritoie



parallele, più sopra c'è la calandra Lancia. Il cofano si apre integralmente o parzialmente tramite una botola. Lo spoiler posteriore è solo accennato, ma è sostituibile con uno più grande per le corse. L'abitacolo

è essenziale, ma non povero. I sedili regolabili in altezza e profondità, sono rivestiti in velluto nero bordato di rosso. I pedali in alluminio hanno fori di alleggerimento, raffinatezza per



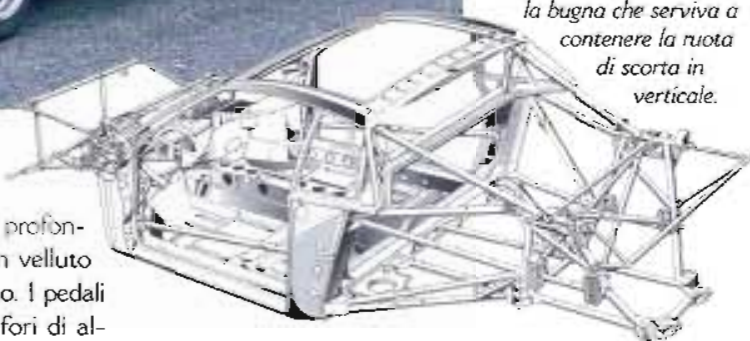
A sinistra, le doppie gobbe sul tetto che si notano bene in questa vista consentirono di abbassare al massimo la linea del tetto pur lasciando spazio alla testa dei passeggeri. Sotto, la Lancia Rally 037 vista di tre quarti anteriore. L'aspetto è quello delle vere auto da corsa: ogni dettaglio della linea estetica ha una valenza funzionale.



A sinistra, il prototipo della Lancia Rally 037 realizzato da Pininfarina. Sotto, il telaio della Lancia Rally 037 costituito dalla cellula centrale in lamiera stampata e dai prolungamenti tubolari anteriori e posteriori.

A destra, vista di fronte, la Lancia Rally 037 appare molto bassa e allargata.

In basso, a sinistra, la Lancia Rally 037 inquadrata dall'alto. Sul cofano anteriore si nota la bugna che serviva a contenere la ruota di scorta in verticale.



trici, che per le corse si eliminavano. Davanti al passeggero c'è un cassetto con serratura, per le corse si eliminava anche questo: non c'è altro bagagliaio. Da tutto ciò si capisce che la Lancia Rally è stata costruita in versione stradale solo

per ottenere l'omologazione per le corse nel Gruppo B. Secondo le regole vigenti si potevano omologare anche auto estreme, purché costruite in 200 esemplari in un anno, con la possibilità di costruire per ogni anno successivo altre 20

"evoluzioni" con caratteristiche ancora più esasperate. Nel progettare la nuova arma della Lancia per i rally i tecnici scartarono il turbocompressore, criticato a suo tempo dai piloti delle Lancia Stratos Turbo per il ritardo nella risposta sull'acceleratore. Vennero scartate anche le quattro ruote motrici, giudicando troppo lunghi i tempi di realizzazione. Freschi vincitori del Campionato Mondiale Marche di velocità con la Beta Montecarlo Turbo Silhouette, pensarono piuttosto di sfruttare le esperienze acquisite. La somiglianza fra la Beta Montecarlo di serie, la Montecarlo Silhouette e la Lancia Rally non è casuale

pedi "da corsa". Il volante con lo scorpione sul clacson rivela che la Abarth è stata determinante nello sviluppo del progetto. La plancia è rivestita con neoprene gradevole alla vista, morbido, lavabile, anti-strappo e antiriflesso: una scelta originale perché è il materiale delle mute da sub. La plancia ha sette strumenti e molte spie. Nella consolle c'è la batteria dei fusibili da corsa che, se saltano, si riattivano ognuno con un proprio pulsante. La leva del cambio è quella della Lancia Beta, ma la cuffia è di vera pelle; nei pressi ci sono i pulsanti degli alzacristalli elet-

Sotto, la Lancia Rally 037 in azione, il movimento ne esalta il fascino.





A sinistra, il motore della Lancia Rally 037 è visibile attraverso il lunotto perché sotto il grande cofano non vi è nulla, in modo da facilitare il lavoro dei meccanici.

A destra, la parte posteriore della Lancia Rally 037.

perché utilizzano tutte la stessa cellula centrale, ma l'aspetto finale è caratterizzato dalle peculiarità per i diversi utilizzi. Le particolarità dell'autoteleiaio della Lancia Rally sono le strutture tubolari che partono dalla cellula centrale per sostenere le sospensioni anteriori, il motore e il cambio. Contrariamente alla Montecarlo di serie, le sospensioni della Rally non utilizzano lo schema Mac Pherson, ma quadrilateri con bracci paralleli. Come nelle au-

to da pista, i bracci sono articolati su snodi metallici "uni-ball" per ridurre al minimo gli scostamenti dalle geometrie ideali nei movimenti. Per facilitare la regolazione dell'assetto nei rally, a seconda dei fondi stradali (asfalto, sterrato, neve), o per assecondare le preferenze dei piloti, i tecnici prevedono due diversi punti di attacco per i bracci inferiori e addirittura quattro per i bracci superiori. Gli ammortizzatori (due davanti e quattro dietro) prevedevano la regolazione del precarico delle molle tramite ghiera filettate. Ciò permise un'escursione delle sospensioni



variabile da 190 a 260 mm, senza pregiudicare la trazione o la tenuta di strada. I freni sono fenomenali in ogni circostanza: hanno dischi autoventilanti con pinze d'alluminio a quattro pistoncini. Ottimo anche lo sterzo a cremagliera. Buono anche il cambio ZF identico a quello montato sulle Maserati Bora e De Tomaso Mangusta. È un po' voluminoso, forse si poteva farlo più leggero, ma non c'era tempo.

Sopra, dettaglio della coda di uno dei primi esemplari della Lancia Rally 037.

In alcuni esemplari più recenti la scritta del modello è supportata da targhette metalliche.

A sinistra, vista in trasparenza.

Sotto, due immagini della vettura aperta. Per gli interventi veloci l'accessibilità agli organi meccanici è immediata.



Nata per correre

La base motoristica è il gruppo cilindri usato per altre Lancia. In questa versione ha quattro valvole per cilindro come la Montecarlo Turbo Silhouette. Così l'aspetto più nuovo è il compressore volumetrico a lobi costruito dalla Abarth. A monte del compressore c'è un carburatore Weber DCVNH 15/250 così da non dare problemi di tenuta alla pressione. L'accensione è elettronica Marelli AEI 200 a scarica induttiva. Lo scarico è del tipo "quattro in due", con silenziatori voluminosi, ma schermati da una paratia per non spandere troppo calore nel cofano. Il circuito della lubrificazione a "carter secco" ha una pompa di mandata e due di recupero, è provvisto inoltre del radiatore per l'olio.

La Rally 037, frutto delle sinergie fra Lancia, Abarth e Pininfarina che si occupò della carrozzeria, debuttò staticamente il 21 aprile 1982 al Salone Internazionale dell'Automobile di Torino e subito partì la produzione dei 200 esemplari per l'omologazione. La gamma delle tinte non lasciò alternativa: qualunque colore purché fosse rosso. Per i rally la 037 si vestì invece di molti colori: il bianco con decorazioni rosse, blu e nere della livrea Martini & Rossi, il rosso/nero della scuderia Tre Gazzelle-R6; il bianco, arancio e verde della livrea Jolly Club-Totip; il bianco e nero con filetti rossi della livrea Grifone-Würth. La 037 corse il primo rally nell'aprile 1982 in Costa Smeralda, ottenne la prima vittoria il 17 ottobre 1982 nel Pace Rally e si aggiu-

LANCIA RALLY 037 (1982)

Numero cilindri: 4 litri linea
Alesaggio e corsa: 84 x 90 mm¹
Cilindrata totale: 1995 cc
Potenza massima: 205 cv a 7000 giri/min
Rapporto di compressione: 7,5:1
Distribuzione: bialbero camme in testa, 4 valvole per cilindro
Alimentazione: carburatore Weber 40DC NVH 15/250 e compressore volumetrico
Impianto elettrico: 12 V (batteria 48 Ah, alternatore 55 A)
Cambio: ZF a 5 velocità + KM
Trazione: posteriore
Frizione: monodisco a sacco, comando idraulico
Rapporto finale: secondo le necessità della corsa
Tipo costruzione: scocca centrale più tubi saldati
Sospensioni anteriori: trapezi, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici a gas
Sospensione posteriore: trapezi, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici a gas
Freni: dischi autoventilanti, doppio servofreno
Passo: 2440 mm
Pneumatici: 205/55VR 16 ant. e 225/50VR 16 post.
Carreggiata anteriore: 1508 mm
Carreggiata posteriore: 1490 mm
Lunghezza: 3915 mm
Larghezza: 1850 mm
Altezza: 1245 mm¹
Peso (in ordine di marcia): 1170 kg
Velocità massima: 220 km/h

dicò il Campionato Mondiale Rally 1983 inaugurando la stagione con la doppietta di Röhr/Geistdörfer e Alen/Kivimaki primi e secondi nel Rally di Montecarlo. Nei due anni successivi rimase al vertice dei rally ma senza vincere altri ti-

toli mondiali. Infine ebbe un sussulto di vitalità nel 1986, quando la Squadra Corse la ritenne più idonea della nuova Lancia Delta S4 per l'East African Safari. Alen si classificò terzo assoluto: un bell'addio alle corse.



IL MODELLO DA COLLEZIONE