

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

18



LANCIA APPIA II SERIE - 1956



€ 9,99 - quaccordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Lancia e i suoi carrozzieri

Sempre molto attento all'estetica oltre che alla tecnologia, Vincenzo Lancia coltiva stretti rapporti con il mondo dei carrozzieri, e in particolare con Giovanni Battista Farina, detto Pinin.

All'inizio del Novecento Torino si afferma come la capitale italiana del nascente settore dell'automobile. In città, oltre alla Fiat, fondata nel 1899 con larghezza di mezzi che le valsero subito una posizione di predominio, furono create diverse imprese destinate a una non effimera esistenza quali l'Itala, la SCAT, la SPA e soprattutto la Lancia. Diversi fattori incoraggiarono lo sviluppo della nuova industria nel capoluogo sabauda. Tra questi, oltre a una solida

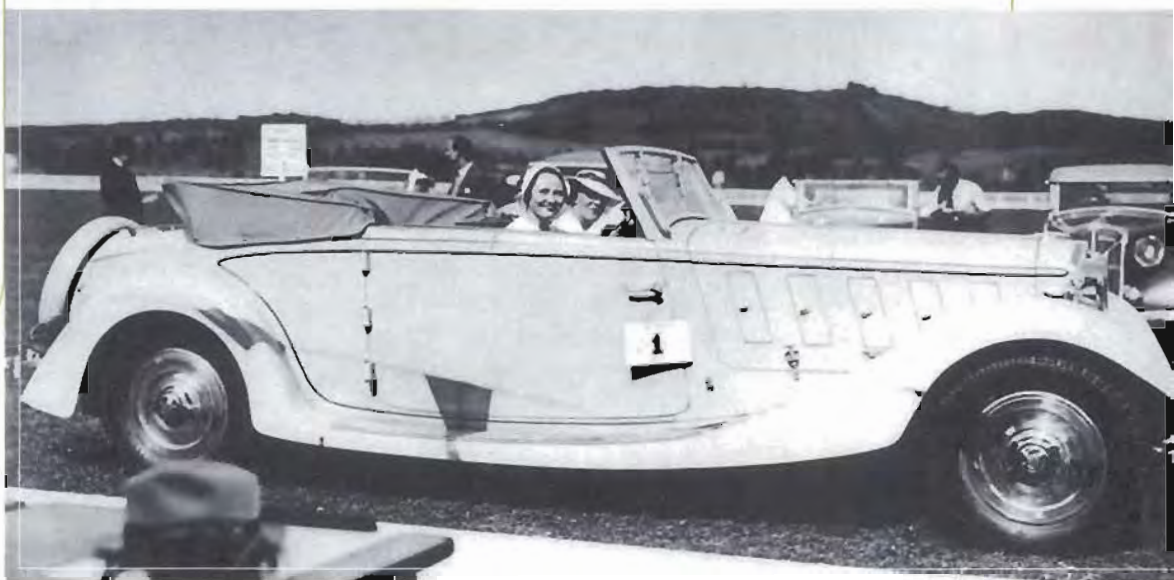
tradizione artigiana nel campo delle costruzioni meccaniche, bisogna tenere presente la folta presenza di fabbricanti di carrozze, che avevano nella corte e nella nobiltà i propri diretti referenti di mercato. Naturalmente non tutti i carrozzieri intuirono le grandi opportunità dischiuse dal nuovo mezzo di trasporto a motore, o furono capaci di

dare un profilo industriale alle loro creazioni, pur mantenendo quei caratteri di eleganza e perfezione che ne avevano caratterizzato la precedente attività.

Vincenzo Lancia guardò sempre con particolare attenzione al mondo dei carrozzieri, costruendo negli anni

Sopra, una Dilambda Cabrio lunga realizzata nel 1931 dagli Stabilimenti Farina.

A sinistra, la Astura Cabriolet realizzata dagli Stabilimenti Farina nel 1937.





proficui rapporti di collaborazione con alcuni di loro come Viotti, Castagna e Farina. Secondo alcuni il rapporto con i carrozzieri costituì uno dei principali vantaggi competitivi dell'impresa. Una risorsa preziosa nei momenti più difficili per conservare l'immagine di una casa impegnata nella costruzione di vetture per una clientela di élite. Nel 1932, per esempio, al Salone di Milano erano presenti ben 45 modelli Lancia rivestiti da altrettante carrozzerie speciali.

Lancia e Pinin Farina

Un rapporto particolare legava poi Vincenzo Lancia a uno dei più noti carrozzieri italiani: Giovanni Battista Farina. Nato a Torino nel 1893, decimo di undici figli, Giovanni Battista (detto Pinin, appellativo che nel 1961 si fonderà con il cognome, che diverrà Pininfarina) al termine delle elementari cominciò a lavorare nell'officina del fratello Giovanni, che si era formato nella bottega di Marcello Alessio, uno dei più noti carrozzieri torinesi.

Gli "Stabimenti Farina" godevano di una buona reputazione, e già nel 1910 la Fiat era ricorsa alla collaborazione dei fratelli Farina per la carrozzeria del Modello Zero.

Durante la guerra, le commesse militari permisero all'azienda di compiere un salto di qualità e di sperimentare lo stampaggio e la costruzione interamente in metallo. Esperienze che Pinin ebbe modo di approfondire nel corso di un lungo viaggio negli Stati Uniti all'inizio degli anni Venti. A Detroit ebbe tra l'altro modo di visitare la Ford. Rientrato in Italia, assunse la direzione tecnica dello stabilimento del fratello, continuando a occuparsi del lavoro di officina.

Nel 1930 maturò la scelta di dare vita, con un gruppo di soci, a una propria impresa. Il 22 maggio di quell'anno venne costituita la S.A. Carrozzeria Pinin Farina, di cui fu nominato presidente Gaspare Bona, uno degli azionisti, mentre Giovanni Battista ricopriva la carica di amministratore delegato e direttore generale. Nel ristretto gruppo dei soci

La Lancia Aprilia Coupé realizzata in pochi esemplari da Pinin Farina nel 1937.

che sostennero l'impresa figurava anche Vincenzo Lancia, grande estimatore di Pinin fin dai tempi in cui questi stava facendo il suo apprendistato presso il fratello.

Forte di questi apporti di capitale e delle sue relazioni, Pinin Farina fu subito in grado di dare una dimensione industriale alla sua carrozzeria: nella fabbrica di corso Trapani, che si estendeva su una superficie di quasi 10.000 mq, lavoravano un centinaio di operai e ben presto la carrozzeria, oltre a produrre esemplari unici, si attrezzò per l'assemblaggio di vetture in piccola serie, con una capacità produttiva di 7/8 unità al giorno.

Lancia non si limitò a sottoscrivere una parte delle azioni, ma sostenne lo sviluppo dell'impresa affidando a Pinin Farina il compito di carrozzare una cinquantina di esemplari della Dilambda. Era il primo passo di una collaborazione che sarebbe continuata negli anni.

Nel 1932 una Dilambda berlina a due porte, carrozzata Pinin Farina ottenne il gran premio d'onore al concorso d'eleganza di Villa d'Este, presso Como, la più nota manifestazione italiana di questo genere. Un anno più tardi, nel 1933, Pinin Farina disegnò una Lancia Astura dalle forme aerodinamiche particolarmente innovative, che valsero al suo progettista anche qualche critica per alcune soluzioni ritenute troppo ardite. In realtà, si trattava di una proposta che prefigurava, nell'attenzione per le forme e i materiali, alcune soluzioni progettuali che sarebbero state riprese con successo nel disegno della carrozzeria dell'Alfa Romeo 6C 2300 Pescara del 1935 e soprattutto nella Lancia Aprilia del 1937, realizzata in un numero limitato di esemplari. Due vetture che prefigurano la successiva evoluzione di uno dei più grandi carrozzieri del secolo scorso, le cui vetture sono oggetto di culto da parte degli appassionati.

Dai primi passi al trionfo

La storia dei primi anni di corse della Lancia Stratos. Nel 1972 debuttò collezionando due ritiri. Nel 1973 ottenne la prima vittoria. Nel 1974 iniziò a vincere gare e campionati.

La Lancia Stratos è stata la prima automobile progettata apposta per i rally.

L'idea nacque nel 1969 da Nuccio Bertone che presentò al Salone di Torino una berlinetta con il motore Lancia Fulvia HF 1600 montato in posizione centrale-posteriore. L'idea piacque al direttore generale della Lancia Pier Ugo Gobatto e al direttore sportivo Cesare Fiorio, che chiesero al carrozziere di sviluppare il prototipo in una vettura usabile per le corse. Il passaggio dalla show-car alla versione definitiva fu rallentato dal protrarsi delle incertezze sulla moto-



Sopra, 5 novembre 1972. Visti tirati per Sandro Munari e Mario Mannucci al debutto con la Lancia Stratos nel XVI Tour de Corse.

Sotto, a sinistra, 8 aprile 1973. Il duo Sandro Munari/Mario Mannucci alla partenza del Rally Firestone in Spagna, dove la Stratos ottenne la sua prima vittoria.

Sotto, 22 settembre 1973. La Lancia Stratos di Jean-Claude Andruet "Biche" a un controllo orario del Tour de France, dove la Stratos di Munari/Mannucci si classificò prima assoluta.





rizzazione. Nel 1972 finalmente Pier Ugo Gobbato ottenne da Enzo Ferrari l'autorizzazione a utilizzare come base il motore V6 Dino. Questa vera Stratos da corsa con il motore Lancia-Ferrari partecipò a un paio di rally che ammettevano le auto non omologate. Il 14 novembre 1972 con il pilota Sandro Munari e il navigatore Mario Mannucci concluse il Tour de Corse con un ritiro causato da un'avaria alle sospensioni. Lo stesso accadde nel successivo Rally del Sol il 9 dicembre 1972. Più che per i guasti Munari si preoccupò per il comportamento della vettura: "Una volta stringe una curva puntando il muso, un'altra l'allarga scappando con la coda. È una bestia magnifica, ma sembra indomabile". Ci volle un po' per capire che lo strano comportamento era indotto dagli attacchi delle sospensioni che flettevano e dagli pneumatici inadatti. Capito il problema, fu abbastanza facile porvi rimedio e la Stratos iniziò a vincere. La prima volta fu in Spagna l'8 aprile 1973 nel Rally Firestone: sul gradino più alto del podio Sandro Munari e Mario Mannucci finalmente sorrisero. Per correre nel Campionato mondiale rally istituito proprio nel 1973 ci voleva l'omologazione nel Gruppo 4, che per regolamento si poteva ottenere solo dopo avere costruito almeno 500 esemplari tutti uguali. La Lancia avviò la produ-

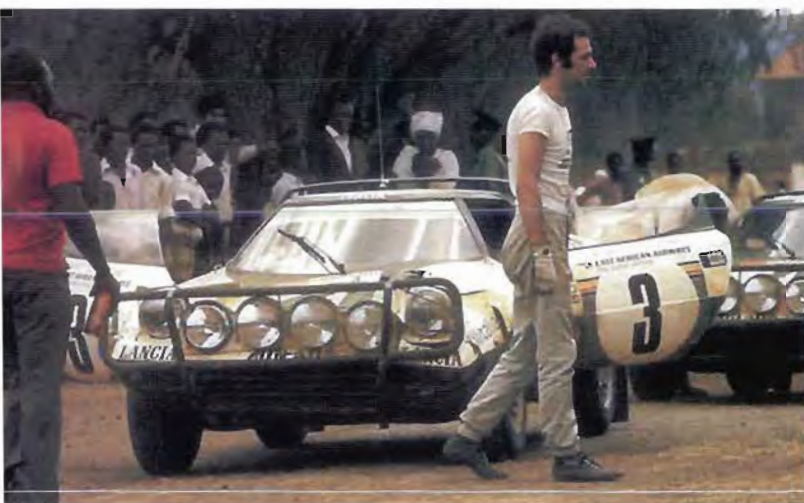
Sopra, a sinistra, 18 gennaio 1975. La Lancia Stratos di Sandro Munari/Mario Mannucci, prima assoluta alla prima uscita stagionale.

Sopra, 15 febbraio 1975. Rally di Svezia, seconda gara stagionale e seconda vittoria assoluta della Lancia Stratos, questa volta con Bjorn Waldegaard/Hans Thorszelius.

Sotto, 23 marzo 1975, la Lancia Stratos di Pinto/Bernacchini primi assoluti nel Rally di Sicilia.

zione di serie, intanto continuò a collaudare la Stratos nelle gare che ammettevano i prototipi. Il 23 maggio 1973 ottenne lo spettacoloso secondo posto assoluto nella Targa Florio con Sandro Munari/Jean Claude Andruet, il 27 maggio il primo posto nel Tour de l'Aisne con Jean Claude Andruet/"Biche" e di nuovo il primo posto il 22 settembre nel Tour de France con Sandro Munari/Mario Mannucci. La produzione delle Stratos raggiunse i 500 esemplari nel settembre 1974. Le autorità sportive concessero l'omologazione il 1° ottobre, giusto in tempo per permettere a Sandro Munari e Mario Mannucci di vincere alla grande il Rally di Sanremo in calendario dal 3 al 6 ottobre. Fu la prima storica vittoria "mondiale" della Stratos. Il successivo 16 ottobre Jean Claude Andruet/"Biche" collaudarono il motore turbocompresso vincendo il Giro d'Italia, gara





A sinistra, 27-31 marzo 1975. La Lancia Stratos di Sandro Munari (a destra nella foto) e di Lofty Drews (di spalle) all'East African Safari Rally in Kenya. Sotto, 31 marzo 1975. La Stratos di Björn Waldegaard/Hans Thorszelius nell'East African Safari Rally.



fuori campionato aperta ai prototipi. Nella stessa settimana la Stratos normale di Munari/Mannucci conquistò per la seconda volta il massimo punteggio nel Campionato mondiale imponendosi nel Rally Rideau Lakes in Canada. Il 15 novembre si disputò il RAC Rally, la prova "mondiale" inglese, che vide grande protagonista la Stratos di Sandro Munari/Piero Sodano dominare fino a metà gara quando il direttore sportivo Cesare Fiorio, pensando più ai punti del campionato che alla gara, impose la prudenza. Munari ubbidì e con il terzo posto incamerò punti preziosi. Il Campionato mondiale si concluse il 30 novembre con il Tour de Corse sulle infernali stradine della Corsica, che non perdo-

navano il minimo errore. La Squadra Lancia, ancora dietro la Fiat nel punteggio mondiale, regolò la corsa delle Stratos in funzione dei risultati delle Fiat in ogni singola prova speciale. La tattica riuscì e la vittoria di Jean Claude Andruet/"Biche" consegnò alla Lancia il primo Campionato del mondo rally. Ai fini del successo, oltre le vittorie nell'ultimo scorcio della stagione della neo omologata Stratos, contarono i punti portati dalla Lancia Fulvia HF 1600 e della insospettabile Lancia Beta Coupé di Simo Lampinen/John Davenport, terza nel Rally Press On Regardless che si disputò il 30 ottobre negli Stati Uniti. Nel 1975 le Lancia Stratos corsero con i colori bianco rosso e verde del nuovo sponsor Alitalia e ogni vittoria diventò ancora più "italiana". La serie dei trionfi iniziò dal Rally di Montecarlo disputato dal 15 al 24 gennaio in condizioni meteo durissime. Le Stratos di Jean Claude Andruet/"Biche" e di Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini uscirono dalla scena scivolando sul ghiaccio. Sandro Munari seppe sfruttare al meglio la scelta degli pneumatici messi a disposizione dalla Pirelli: miscela tenera per il bagnato, più dura per l'asciutto, 350 chiodi per le strade brinate, 500 chiodi per quelle innevate.

LE PRINCIPALI VITTORIE DELLA LANCIA STRATOS 1973-1975

Data	Gara	Pilota/navigatore
8/04/1973	Rally Firestone (Spagna)	Munari/Mannucci
27/05/1973	Tour de l'Aisne (Francia)	Andruet/"Biche"
22/09/1973	Tour de France Auto	Munari/Mannucci
17/02/1974	Ronde de la Giraglia (Francia)	Andruet/"Biche"
24/02/1974	Rally Neige et Glace (Francia)	Andruet/"Biche"
12/05/1974	Targa Florio	Larrousse/Ballestrieri
19/05/1974	Rally Féminin Paris - St. Raphaël (F)	"Christine"/"Biche"
2/06/1974	Rally delle 4 Regioni	Munari/Mannucci
6/10/1974	Rally Sanremo	Munari/Mannucci
19/10/1974	Giro d'Italia	Andruet/"Biche"
20/10/1974	Rally Rideau Lakes (Canada)	Munari/Mannucci
11/2/1974	Tour de Corse	Andruet/"Biche"
24/01/1975	Rally di Montecarlo	Munari/Mannucci
15/02/1975	Rally di Svezia	Waldegaard/Thorszelius
23/03/1975	Rally di Sicilia	Pinto/Bernacchini
31/05/1975	Rally delle 4 Regioni	Munari/Mannucci
30/08/1975	Rally S. Martino di Castrozza	Pinto/Bernacchini
27/09/1975	Tour de France	Darniche/Mahé
21/09/1975	Coppa Liburna	Pinto/Bernacchini
4/10/1975	Rally Sanremo	Waldegaard/Thorszelius
9/11/1975	Tour de Corse	Darniche/Mahé



A sinistra, 4 ottobre 1975. La Lancia Stratos di Björn Waldegaard/Hans Thorszelius vola verso la vittoria nel Rally di Sanremo: ottava vittoria stagionale in un grande rally per la vettura, la seconda per l'equipaggio svedese. Sotto, 25 novembre 1975. Un passaggio della Stratos di Björn Waldegaard/Hans Thorszelius nel RAC Rally. In basso, 25 novembre 1975. Uno spettacolare guado di Björn Waldegaard/Hans Thorszelius nel RAC Rally.



700 chiodi per quelle ghiacciate, infine gomme da neve senza chiodi per lo sterrato. La superiorità di Munari fu schiacciante, vinse segnando il miglior tempo in 9 prove speciali e il secondo in altre 5. Il secondo appuntamento del campionato mondiale, il Rally di Svezia il 13-15 febbraio, fu appannaggio dell'equipaggio svedese Björn Waldegaard/Hans Thorszelius che condussero magistralmente sul ghiaccio la Stratos dotata di soli 130 chiodi per gomma nel pieno rispetto dello specifico regolamento. Nell'occasione furono importantissimi i meccanici, oscuri protagonisti di molte grandi imprese, che cambiarono a ritmo frenetico le gomme che si deterioravano con una rapidità altrettanto frenetica. Dopo un mese il Campionato mondiale si trasferì dai ghiacci nordici al sole dell'East African Safari. Munari inseguiva da tempo il successo in questa gara e volle provare la Stratos anche se, a detta di molti, era inadatta a questa prova. In effetti, le ricognizioni evidenziarono che il motore era troppo esposto alle nubi di sabbia sollevate dalle ruote e che l'escursione delle sospensioni era insufficiente. Il compianto ingegner Michel Parkes, allora in forza alla Lancia, risolse entrambi i problemi, ma non poté fare nulla per il terzo: l'impossibilità di sistemare una seconda ruota di scorta oltre quella fissata sul tetto. Purtroppo ciò si rivelò molto penalizzante perché in gara Sandro Munari forò la bellezza di 11 volte e spesso fu costretto a percorrere molti chilometri con una gomma a terra prima di trovare un punto di assistenza. In ogni modo si classificò secondo e il compagno di squadra Björn Waldegaard terzo. Il 31 maggio nel Rally dell'Acropoli per un motivo o per l'altro nessuna Stratos giunse al traguardo. Come da programma, la Squadra Lancia saltò quindi il Rally del Marocco, quello del Portogallo e il 1000 Laghi in Finlandia. Ma non rimase inoperosa perché la Stratos vin-

se molte altre gare e con Raffaele Pinto/Arnaldo Bernacchini vinse quattro rally del Campionato italiano (Sicilia il 23 marzo, Alpi Orientali il 29 giugno, San Martino di Castrozza il 30 agosto e Coppa Liburna il 21 settembre), quella di Munari/Mannucci vinse il Rally delle 4 Regioni e quella di Bernard Darniche/Alain Mahé vinse il Tour de France il 27 settembre. La squadra tornò ai rally mondiali il primo ottobre nel Rally di Sanremo. Vinsero Björn Waldegaard/Hans Thorszelius, ma il ritiro di Munari senza la ruota di scorta dopo una foratura spostò alla gara successiva la certezza matematica della vittoria nel Campionato. La Lancia la festeggiò alla fine del Tour de Corse il 9 novembre dopo la sonante vittoria di Bernard Darniche/Alain Mahé.

Figlia del nuovo direttore

Piccola per cilindrata, ma grande per classe ed eleganza, l'Appia Seconda serie fu il primo modello Lancia aggiornato sotto la direzione tecnica dell'ing. Antonio Fessia. La novità principale fu la coda.

La Lancia Appia nacque nel 1953 quando gran parte delle attenzioni dei tecnici della Casa erano rivolte alle competizioni, perciò il nuovo modello arrivò sul mercato con qualche piccolo neo. Per esempio, i paraurti in alluminio erano ideali per leggerezza e resistenza alla corrosione, ma dimostrarono an-

che che i progettisti non avevano tenuto conto della possibilità che si ammassassero con troppa facilità nei piccoli urti che stavano diventando ogni giorno più probabili con il traffico in costante aumento. I tecnici intervennero rapidamente e risolsero con eleganza ogni piccolo problema, in questo mo-

do la vettura giunse rapidamente alla piena maturità. Nel 1955 era pressoché perfetta quando il terremoto scatenato dalle spese per le corse portò all'abdicazione di Gianni Lancia, che cedette il marchio e l'azienda che portava il suo nome al ricco industriale del cemento Carlo Pesenti. La



A sinistra, la Lancia Appia Seconda serie costruita dal 1956 al 1959. Il restyling realizzato dal designer Piero Castagnero interessò soprattutto la coda.

Sopra, la Lancia Appia Seconda serie vista di lato in una pagina pubblicitaria dell'epoca. L'apertura delle porte era "ad armadio" senza il montante centrale.

programma i nuovi modelli Flaminia, Flavia e Fulvia nei quali con una punta di civetteria mise la F iniziale del proprio cognome. Nell'attesa che i nuovi progetti decollassero, si occupò in prima istanza dell'aggiornamento dei modelli già di produzione.

Per quanto riguarda l'Appia, lavorò in gran segreto all'esterno dell'azienda insieme al designer Piero Castagnero con l'idea di sorprendere la stampa e la concorrenza al momento del debutto. Questo avvenne al Salone dell'automobile di Ginevra nella pri-

mavera del 1956. L'intervento più percepibile anche dall'osservatore meno attento riguardò la coda allungata e dotata di un volume autonomo completamente svincolato da quello del padiglione. L'allungamento riguardò anche l'interasse fra le ruote anteriori e le posteriori, che dai 2480 mm della Prima serie fu portato a 2510 mm. La modifica comportò non solo un'impressione di maggiore snellezza, ma anche un deciso miglioramento dell'abitabilità. Rimanendo nell'ambito della carrozzeria e più in generale dell'aspetto estetico, non cambiarono la classica calandra a sviluppo verticale e l'apertura "ad armadio" delle porte, ma altre modifiche riguardarono i paraurti in acciaio inossidabile ora dotati di rostri, le cornici



nuova proprietà assegnò la direzione tecnica all'ing. Antonio Fessia che fino al 1946 aveva occupato la stessa carica presso la Fiat per poi passare alla Cemsà-Caproni, alla Ducati, alla Pirelli e alla Deutsche Fiat. Egli mise subito in

Sopra, la coda della Lancia Appia Seconda serie in una foto dell'epoca.

Sopra, a destra, primo piano del muso in una foto dell'epoca.

A sinistra, la Lancia Appia Seconda serie in una pagina pubblicitaria del 1957.

A destra, la coda della Lancia Appia Seconda serie destinata all'esportazione negli Stati Uniti.



1956-1959





miglioramenti riguardarono la razionalizzazione della testata, ora dotata di nuovi bilancieri e di valvole di uguale lunghezza, la nuova posizione delle candele, l'aumento del rapporto di compressione, i nuovi pistoni e il nuovo carburatore che permisero di incrementare la potenza massima di 5,5 cv.

Le nuove caratteristiche permisero di allungare il rapporto al ponte (da 9/41 a 11/46) per ottenere una velocità massima di 128 km/h contro i 120 della Prima serie. Nella trasmissione fu perfezionata la tiranteria della leva del cambio per rendere la manovra più agevole. Miglioramenti furono apportati anche alla tiranteria dello sterzo. Inoltre fu migliorata l'efficienza dei freni adottando tamburi aletta-



Sopra, la Lancia Appia Seconda serie in una foto ufficiale della Casa.

A sinistra, la vettura in una pagina pubblicitaria dell'epoca.

Sotto, in una immagine tratta da un opuscolo illustrativo della Casa.

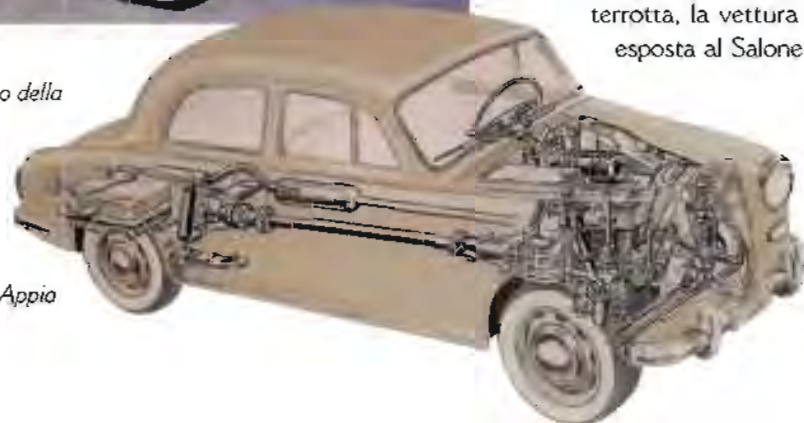
ti in alluminio con la sola fascia d'attrito interna in ghisa anziché interamente in ghisa come prima, quando erano più pesanti e peggio raffreddati. Nell'impianto elettrico fu aumentata la capacità della batteria da 38 a 40 Ah.

Successo di critica e di pubblico

La clientela apprezzò molto il pacchetto delle modifiche e ancora di più stimò positivamente che il prezzo fosse rimasto invariato nonostante i concreti miglioramenti nelle dotazioni e nelle prestazioni. Tutto ciò insieme a una ben orchestrata campagna pubblicitaria a mezzo stampa consentì al modello di ottenere un buon successo commerciale e di conquistarsi una ben meritata reputazione. Eccezionale dal punto di vista della buona fama fu infine il riscontro della prova di durata condotta dalla rivista specializzata "Quattroruote", i cui incaricati percorsero complessivamente 160.000 km senza accusare inconvenienti. Alla fine della lunga maratona, che richiese quattro mesi di marcia praticamente ininterrotta, la vettura fu esposta al Salone di



A sinistra, il cruscotto completamente rinnovato della Lancia Appia Seconda serie mostra la parte superiore imbottita e due strumenti circolari. A destra, disegno in trasparenza della meccanica della Lancia Appia Seconda serie.



dei fari anteriori più prominenti, le luci di posizione/lampaggio anteriori più grandi e di forma rettangolare, il bocchettone del serbatoio spostato sul fianco posteriore destro nascosto da uno sportellino con chiave, le guarnizioni in metallo lucido sui gocciolatoi e alla base delle porte, le coppe delle ruote più grandi e di nuovo disegno, i fanali posteriori e la luce targa completamente diversi dai precedenti.

Nell'allestimento interno rimase il raffinato e robustissimo pannello Lancia, ma tutto il resto cambiò a cominciare dai sedili anteriori non più singoli, ma a divano per consentire il trasporto di tre passeggeri davanti. Nella plancia, ora ricoperta in virile antiriflesso e dotata di due strumenti circolari invece di uno, il colore dei comandi e dei pomelli cambiò dall'avorio al nero. Il volante di nuovo di-

segno fu dotato di un semianello cromato per il clacson e il comando del cambio fu modificato per avere la posizione convenzionale delle marce, mentre prima aveva la griglia alla rovescia. Fra gli accessori debuttarono lo specchietto retrovisore con posizione antiriflesso e gli spruzzatori lavavertri. Dal punto di vista meccanico il motore a 4 cilindri a V stretto di 1090 cc, il cambio a 4 rapporti, le sospensioni e gran parte degli equipaggiamenti rimasero quelli della serie precedente, ma importanti



LANCIA APPIA II SERIE (1956-1959)

- Numero cilindri:** 4 a V stretto di 10°14"
- Alesaggio e corsa:** 68 x 75 mm
- Cilindrata totale:** 1090 cc
- Potenza massima:** 43,5 cv a 4800 giri/min
- Rapporto di compressione:** 7,2:1
- Distribuzione:** valvole in testa, due alberi a camme laterali, aste e bilancieri
- Alimentazione:** carburatore Solex invertito C32 PBIC
- Impianto elettrico:** 12 V
- Trazione:** sulle ruote posteriori
- Cambio:** 4 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 11/46
- Autotelaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli, ammortizzatori idraulici regolabili
- Sospensione posteriore:** asse rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** a tamburo, freno a mano sulle ruote posteriori
- Passo:** 2510 mm
- Ruote:** cerchi in acciaio 4? x 15 con pneumatici 155 x 15
- Carreggiata anteriore:** 1178 mm
- Carreggiata posteriore:** 1182 mm
- Lunghezza:** 4010 mm
- Larghezza:** 1485 mm
- Altezza:** 1405 mm
- Peso:** 900 kg
- Velocità massima:** 128 km/h

Torino e quindi fu sorteggiata fra i lettori della rivista con una prospettiva di durata chilometrica altrettanto eccezionale. Nel corso della produzione la vettura subì pochissime variazioni. La più impor-

ante riguardò l'aggiunta dei braccioli nelle portiere. La vettura adottò la guida a sinistra, mentre la guida destra fu offerta solo come optional. La produzione totale fu di 22.850 esemplari.



IL MODELLO DA COLLEZIONE