

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

21



LANCIA ARDEA IV SERIE - 1949



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



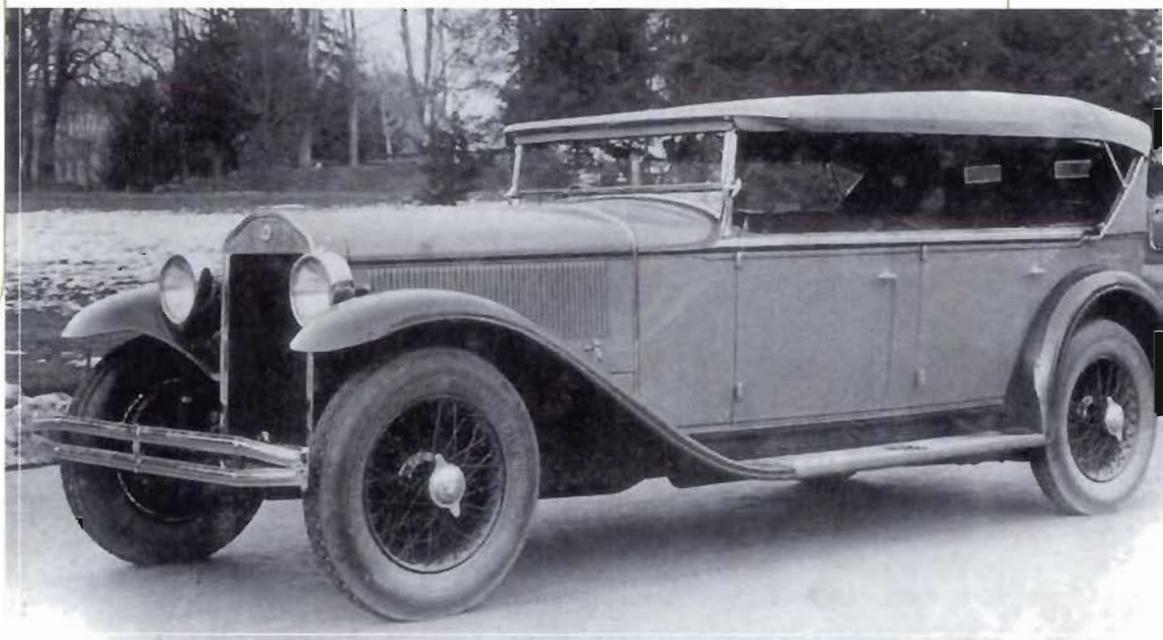
9 771971 16706 1

HACHETTE

La grande crisi: anni difficili

All'inizio degli anni Trenta anche la Lancia subì pesantemente le conseguenze della crisi economica internazionale. Rimase tuttavia fedele alla propria immagine, puntando sulla qualità.

Nell'autunno del 1922 al Salone dell'automobile di Londra la Lancia aveva presentato la Lambda, che si era imposta all'attenzione generale per alcune soluzioni tecniche di assoluta avanguardia sia dal lato motoristico sia da quello della carrozzeria, come la scocca autoportante. Immediato era stato il riscontro sul piano delle vendite. Negli anni Venti la Lambda, nelle sue diverse serie, aveva rappresentato il punto di forza della casa di Borgo San Paolo arrivando a incidere per oltre il 90 per cento sulla produzione totale di automobili Lancia. Malgrado il successo, non ci si poteva cullare sugli allori. Per soddisfare le esigenze di una clientela abbiente e sofisticata come quella alla quale ci si rivolgeva di preferenza, era necessario un frequente ricambio dei modelli e un'offerta variegata. Anche se i segnali che venivano dal mercato internazionale non erano dei più incoraggianti, sul finire degli anni Venti venne messa in commercio la Dilambda, un'auto di lusso di grande cilindrata, seguita due anni più tardi dall'Astura e dall'Artena, due vetture concepite per la tradizionale clientela Lancia di fascia medio-alta. Tuttavia ben presto i pesanti riflessi negativi della congiuntura economica internazionale posero Vincenzo Lancia di fronte alla



Una Lancia Dilambda Tipo 227 carrozzata torpedo da Viotti. La maggior parte delle Dilambda venne affidata a carrozzieri esterni.

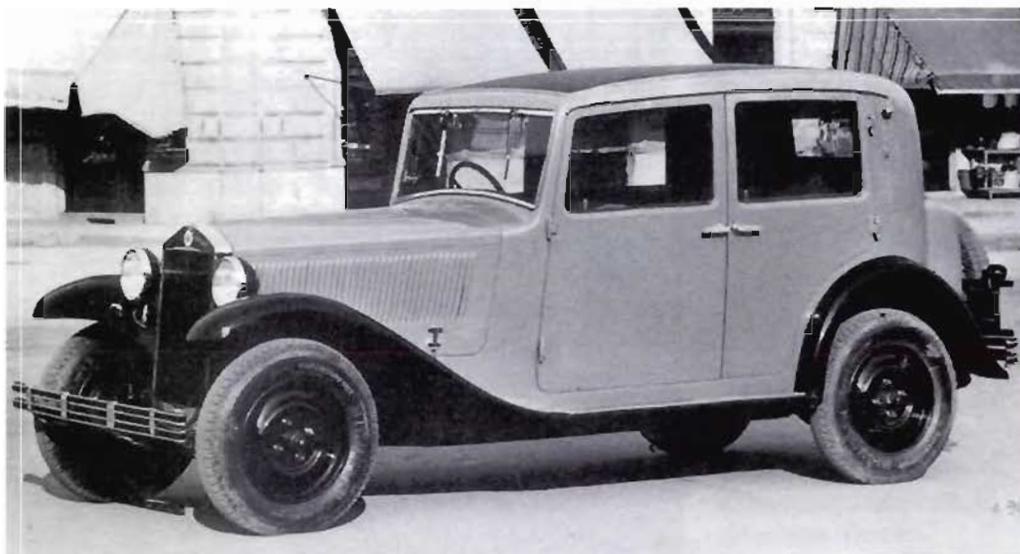
necessità di aggiornare la propria filosofia progettuale per tenere conto della caduta della domanda internazionale e contestualmente della necessità di calibrare l'offerta alle condizioni di un mercato relativamente più povero come quello italiano.

La sfida era ardua: occorreva trovare spazi in un mercato ristretto e dominato dalla Fiat, che in questi stessi anni si era orientata alla produzione delle prime utilitarie per venire incontro a una nuova platea di consumatori, senza però sacrificare gli attributi che avevano fatto del marchio Lancia un sinonimo di innovazione, qualità e affidabilità. La risposta fu la presentazione, nel 1932, dell'Augusta: anche nel nome, dall'evidente richiamo alla romanità cara al fascismo, una risposta alla Balilla, il fortunato modello presentato dalla Fiat.



A destra, la Lancia Augusta, la prima "utilitaria" della Cosa. Sotto, particolare del ricco cruscotto dell'Augusta; da notare la guida a destra e la leva per la ruota libera sulla sinistra in primo piano.

Si trattava di un'auto di media cilindrata, "vettura o vetturetta?" come si domandava "L'auto italiana" nel numero del 10 aprile 1933 nel presentare ai suoi lettori il nuovo modello, le cui caratteristiche tecniche riflettevano il momento difficile dell'economia. Emblematico il commento di "Motori Aereo Cicli & Sports", una delle più quotate riviste di settore, che nel fascicolo di aprile, dopo aver ricordato come il "momento economico attuale" avesse "influenzato anche il costruttore torinese", sottolineava però che Lancia aveva "operato una riduzione solo quantitativa": "Riduzione di peso, di cilindrata, di volume e soprattutto di prezzo e di spesa, ma conservazione integrale anzi accentuazione di qualità". Quindi, proseguiva il giornale, l'Augusta era "una vettura piccola e utilitaria ma Lancia nel pieno senso del termine per la scelta dei materiali, per le qualità specifiche della tecnica, per la diligenza della preparazione e dell'allestimento, per il rapporto qualità prezzo". Un compromesso che teneva conto delle difficoltà della congiuntura, come era inevitabile,



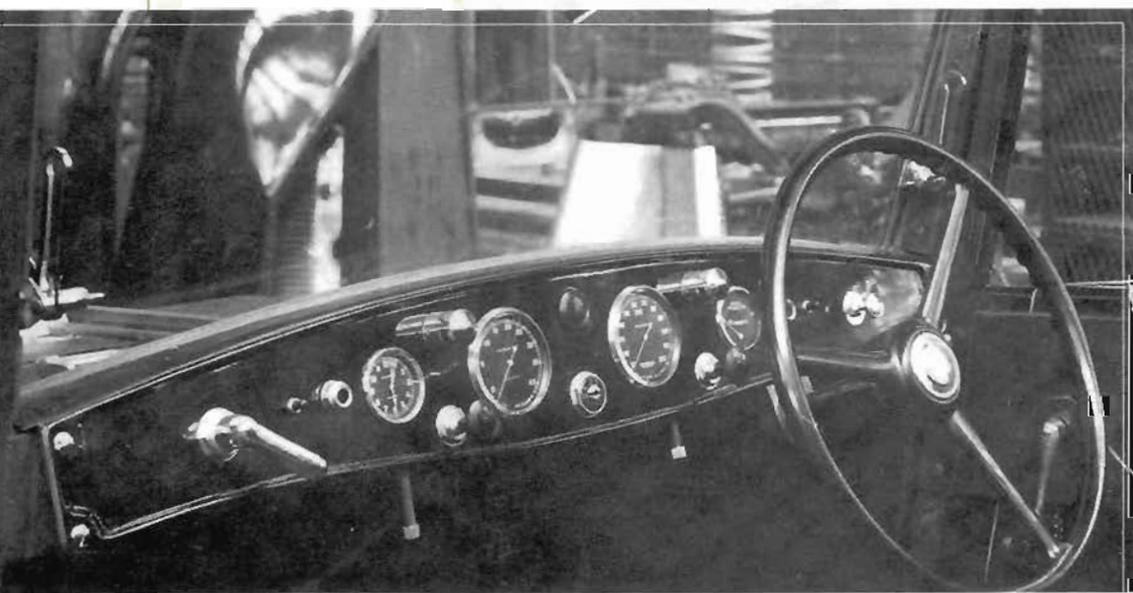
le, ma senza sacrificare le caratteristiche del prodotto, come indirettamente attestavano i malumori dei garagisti milanesi per l'esiguità di spese per riparazioni e manutenzione da parte dei proprietari della nuova vettura.

Lo stesso Vincenzo Lancia, nella relazione all'assemblea del marzo 1934, segnalava "la favorevole accoglienza" fatta dal mercato "al nuovo tipo di vettura leggera".

Difficoltà sul mercato estero

Meno brillante invece appariva l'andamento delle esportazioni, che nel 1932 si erano notevolmente ridotte arrivando a coprire poco più del 10 per cento delle vendite, mentre nel decennio precedente erano state un elemento decisivo per la crescita dell'impresa, costretta ora a puntare sempre più sul mercato interno, malgrado l'apertura di

una nuova filiale in Francia che si affiancava a quella già in attività in Inghilterra. Furono anni difficili, dai quali la Lancia, come gran parte dell'industria italiana, sarebbe uscita solo a partire dal 1935 grazie al trano della domanda pubblica nel settore dei veicoli pesanti, la cui produzione conobbe una forte impennata, suggerendo a Lancia l'apertura di un nuovo stabilimento a Bolzano "per concorrere allo sviluppo di quella nostra provincia redenta".



Emozioni tra forme e tecnologie

Attorno al gruppo motore-trasmissione della Lancia Delta, nel 1988, il carrozziere Pininfarina esplorò una nuova area di utilizzo della formula coupé 2+2 con questa concept-car.

Nel 1987 la Lancia Delta HF 4 WD vinse il Campionato del Mondo Rally. Nel 1988 da questa eccezionale berlina a quattro

ruote motrici la Lancia sviluppò la Delta HF integrale e raddoppiò il risultato. Da allora continuò a evolvere il modello e occupò in modo permanente il primo posto della classifica del Campionato Mondiale Rally fino al 1992: sei campionati del mondo consecutivi, un record che nessun costruttore è mai riuscito a eguagliare nei rally. Nella primavera del 1988 la leggenda della Lancia Delta HF integrale era quindi appena iniziata, quando Pininfarina fu affascinato dalla sua meccanica già vincente e la scelse per equipaggiare una "fuoriserie". Con questa sua creazione intese esplorare a fondo un'area di utilizzo nuova, anzi antica per le



Sopra, il "figurino" della Lancia Hit eseguito dai designer della Pininfarina durante l'ultima fase della definizione formale della vettura.

Sotto, il telaio della Lancia Hit: una struttura scatolata risultante dall'unione a freddo di pannelli sandwich con 4 tele in fibra di carbonio di 0,4 mm con interposto uno spessore a nido d'ape in Nomex di 15 mm.

automobili sportive. In altre parole intese riproporre le emozioni intime tra il pilota e la meccanica, che erano peculiarità delle vere coupé, tipologia di automobili quasi scomparsa negli anni Ottanta.

Nel mettere a fuoco l'idea pensò di esaltare al massimo le caratteristiche di motricità, di potenza e di maneggevolezza della già straordinaria Lancia Delta HF integrale. Perciò ritenne che un leggerissimo telaio in materiale composito progettato insieme alla carrozzeria, anch'essa in materiale composito, avrebbe garantito la buona riuscita del progetto. Il problema numero uno dei materiali compositi, allora come ora, è che richiedono attrezzature costose e lavorazioni piuttosto lunghe e complesse in ambienti con atmosfera e tempe-





A destra, la Lancia Hit vista di tre quarti anteriore. Si nota la globale rotondità delle linee. Sotto, la Lancia Hit vista di tre quarti posteriore. I fanali sono integrati nei profili colorati che corrono attorno al corpo vettura.



L'aspetto finale di questo tipo di costruzione fu quello di una "scatola" di colore nero con gli attacchi delle sospensioni integrati e con il motore sostenuto dal classico telaio metallico tipico nella tradizione Lancia. Per questa struttura molto leggera (40 kg), ma con un elevatissimo grado di indeformabilità (27.000 Nm/grado), gli stilisti progettarono una carrozzeria stampata in pannelli di resina rinforzata con fibra di vetro incollati, oppure avvitati fra loro.

ratura controllate e con l'utilizzo di grandi autoclavi. Tutto questo era in contrasto con l'idea di Pininfarina, che prese in considerazione l'eventualità di costruire in piccola serie la sua coupé (5-6 esemplari al giorno) con costi industriali sopportabili e che in ogni modo anche per il prototipo non voleva affrontare spese astronomiche per le attrezzature e gli stampi. Per sfuggire agli aspetti più onerosi dell'impiego dei materiali compositi, fece ricorso a pannelli piani a sandwich (nido d'ape in Nomex interposto a 4 tele di fibra di carbonio preimpregnate) tagliati con sottilissimi getti d'acqua ad altissima pressione, sagomati e quindi incollati a freddo con il solo ausilio degli attrezzi di posizionamento.

Dal punto di vista estetico la forma rispose perfettamente allo scopo di ottenere una coupé 2+2 con le caratteristiche volute. Molto compatta, relativamente alta per consentire una buona visibilità nella guida rallistica, mostrò l'aspetto liscio e arrotondato di un uovo. La modellazione era quindi ridotta al minimo, mentre il profilo perimetrale di colore verde e rosso che avvolgeva la linea mediana della carrozzeria era l'unico segno grafico con valenza decorativa. Insieme con il bianco della carrozzeria citava i colori del vessillo italiano. Davanti non c'era una vera e propria calandra, ma era citata graficamente dalla presa d'aria incavata in modo da riprendere i contorni del classico scudo Lancia stilizzato. Sopra di essa, coperti da una carenatura trasparente, c'erano sei fanali piccoli ma molto potenti perché di concezione modernissima. Con un pizzico di civetteria tecnologica, il carrozziere lasciò in vista la fibra di carbonio nella parte inferiore della carrozzeria e sul piccolo tetto, sostenuto da montanti le cui linee di tensione miravano alle ruote contribuendo alla dinamicità dell'insieme. Realizzò tutte le superfici trasparenti, tranne il parabrezza, in leggerissimo policarbonato con alte qualità ottiche e con forte resistenza ai graffi, incollandole a filo sia per contribuire alla rigidezza della carrozzeria, sia per ottimizzare l'aerodinamica. Sul montante posteriore, che fungeva



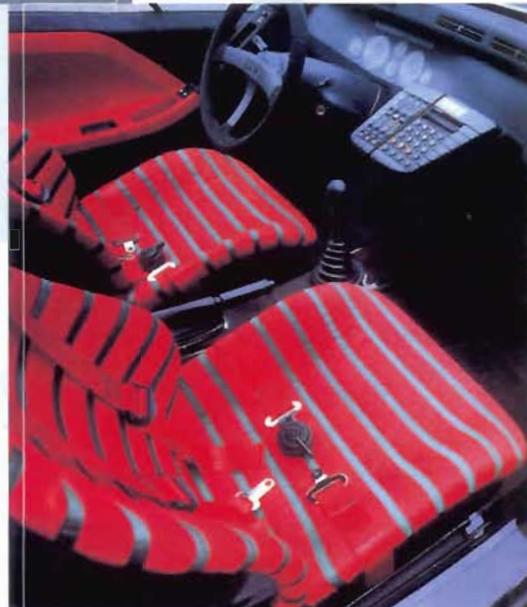
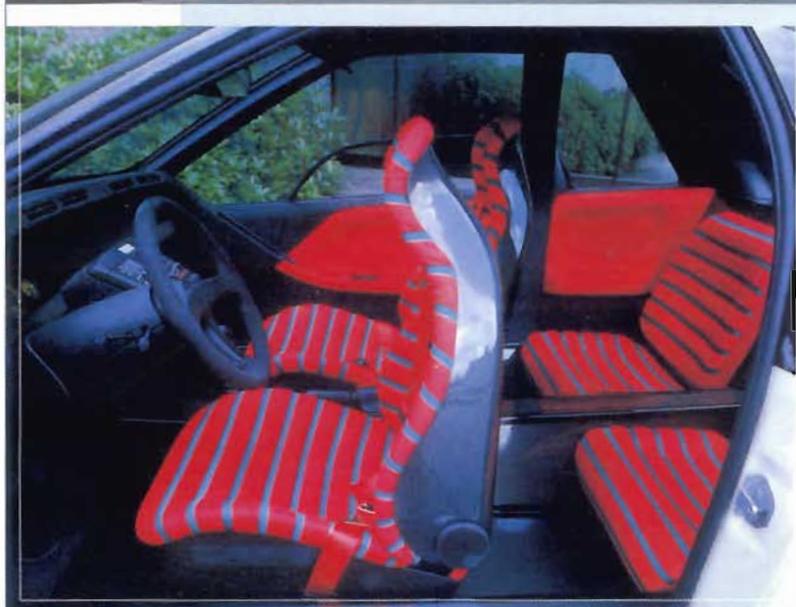
A destra, nella vista laterale risaltano la linea a uovo, il lunotto a cupola e il roll bar evidenziato dalla parte superiore del tetto lasciata nel nero naturale.

Sopra, la superficie trasparente che copre i fari continua la linea del cofano. La calandra Lancia stilizzata sulle prese d'aria, si inserisce nel frontale.





A sinistra, la Lancia Hit in movimento. Sotto, a sinistra, l'interno è arredato in modo essenziale come le auto da corsa, ma mostra ricercatezza nei rivestimenti dei sedili con colori che riprendono il motivo grafico esterno. Sotto, le cinture di sicurezza a quattro punti tradiscono la vocazione agonistica.



anche da roll-bar, si appoggiava visivamente la calotta luminosissima del lunotto, che era raccordato integralmente con la coda e nel bordo inferiore conteneva le segnalazioni luminose (fari e indicatori di direzione) richiesti per la circolazione stradale. Forme arrotondate e semplicità francescana caratterizzavano dunque il corpo vettura, nel quale i cerchi delle ruote con le razze dritte e spigolose contrastavano visivamente con la levigatezza delle superfici della carrozzeria richiamando l'attenzione sulle quattro ruote e quindi sulla "motricità" della trazione integrale, peculiarità del modello dal quale la coupé di Pininfarina derivava.

Il carrozziere volle rendere evidente l'impiego dei materiali con alti contenuti di tecnologia anche nell'arredamento interno, volutamente spoglio, ma nobilitato dalla fibra di carbonio lasciata in vista nel pavimento, nei gusci dei sedili e nella plancia dotata di un elemento centrale per "porgere" i comandi al pilota. In contrasto con il colore grigio scuro delle componenti tecniche, i rivestimenti dei sedili e delle porte ripresero i colori (rosso e verde) e la grafica della fascia decorativa esterna. Il carrozziere non senza orgoglio chiamò Hit questa vettura impiegando l'acronimo della locuzione High Italian Technology. Una coupé come questa

doveva essere sicuramente un'auto velocissima, ma soprattutto doveva esprimere maneggevolezza sulle strade tortuose, nelle quali il pilota doveva ritrovare il piacere della guida in una tenuta di strada superlativa e in una immediata risposta ai comandi. Per questo motivo in sede di progetto il coefficiente di forma perse interesse. In ogni modo, portata alla galleria del vento, la Hit fece rilevare un CX di 0,33, che in assoluto non è un valore eccezionale, ma è stato ottenuto in combinazione con il risultato di altri studi aerodinamici mai eseguiti prima su un'automobile da strada. In particolare questi studi riguardarono i parametri che nel movimento reale su strada modificano la resistenza aerodinamica, la portanza e il momento d'imbarcata influenzando direttamente sulla stabilità di marcia. Per la prima volta furono usate le tecniche legate alle mappature "microdrag" per analizzare le perdite di energia in presenza di vento laterale e alle mappature "vorticità" per identificare con chiarezza le formazioni vorticosose sotto la vettura e il loro senso di rotazione.

La Lancia Hit, l'oggetto estetico che racchiude tanti studi e tanta preziosa tecnologia non è un mostro aggressivo che comunica a livello epidermico i valori della potenza e

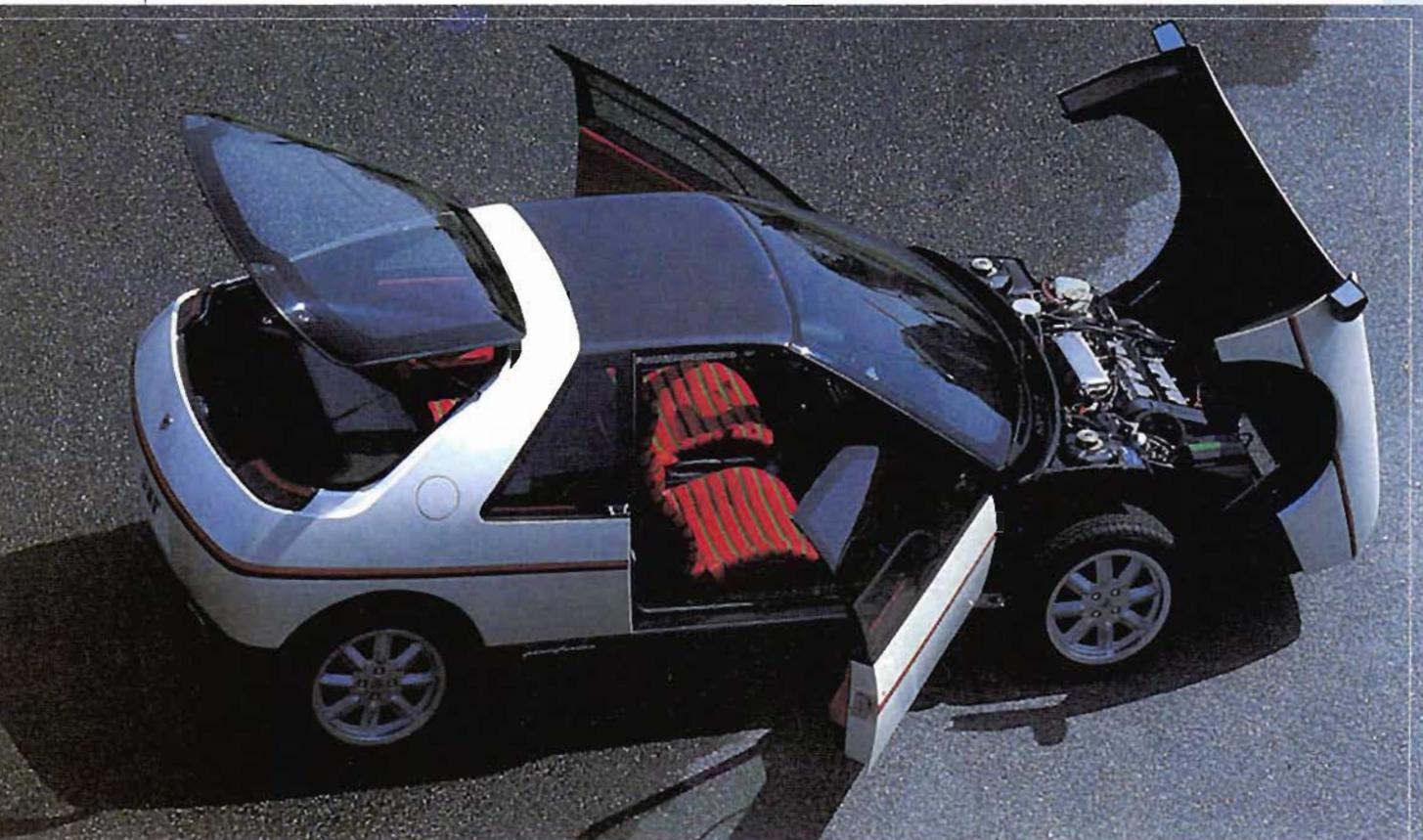


A sinistra, la parte anteriore dell'abitacolo vista dal sedile posteriore. Sul retro degli schienali davanti rimane in vista la leggera struttura a guscio in fibra di carbonio.

Sotto, il volante di disegno inedito, gli strumenti della Lancia Delta HF integrale e l'originale consolle con il trip computer e i comandi della climatizzazione.

In basso, la Hit con le parti mobili aperte. Il cofano anteriore scopre l'intera meccanica per un'accessibilità da vettura da rally.

della tecnica esasperata. Volutamente si presenta con superfici serene e raccordi morbidi. In un'auto così, con oltre 185 cv per soli 980 kg di peso (rispetto ai 1215 kg della Delta), si poteva accentuare l'immagine sportiva introducendo qualche flessuosità, oppure nella direzione opposta, qualche taglio brusco che ne avrebbe accentuato l'aggressività. Ma l'emozione formale, che spesso è l'anima portante delle "fuonserie", nella Hit lascia spazio a un'emozione diversa che potremmo chiamare "tecnologica". In conclusione, questa coupé 2+2 con meccanica derivata dalla Lancia Delta HF integrale non è come tante altre "fuonserie" che sono belle solo da guardare, promette di essere bella soprattutto da guidare e lo manifesta in ogni suo particolare.

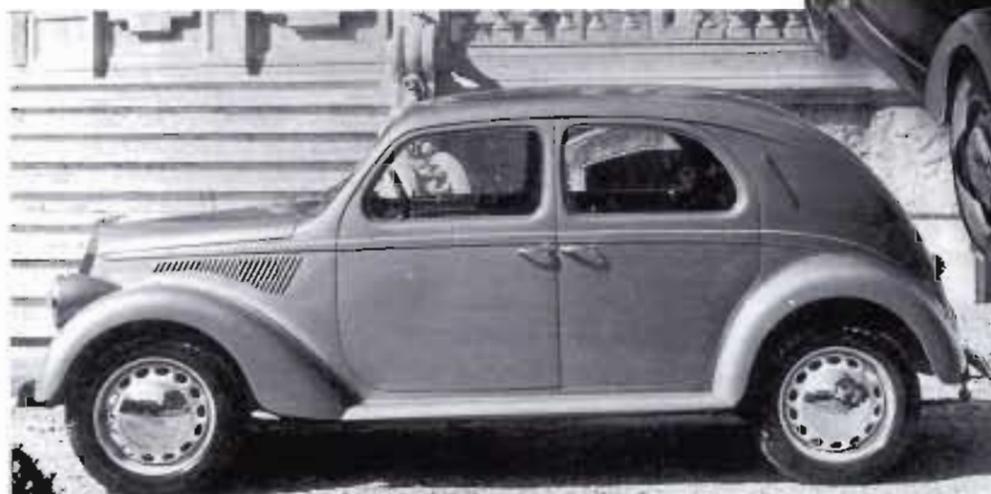


Piccola meraviglia

Nel 1939 la Lancia Ardea portò il lusso nel settore delle piccole cilindrato. Il modello tornò sul mercato dopo la guerra in tre serie, una migliore dell'altra. La produzione andò avanti fino al 1953.

Negli ultimi anni Trenta il relativo benessere degli italiani stimolò la domanda di una nuova classe di automobili più costose delle utilitarie, ma meno care delle berline medie. La Lancia impostò allora l'Ardea, che in un involucro più compatto propose la linea e alcune prerogative meccaniche dell'Aprilia. Dedicato alla clientela che attendeva un'utilitaria sopra la media, il nuovo modello debuttò nel 1939 già molto maturo perché durante la gestazione l'ingegner Francesco de Virgilio, da poco assunto alla Lancia, aveva messo a punto le sospensioni con gran cura, mentre il puntiglioso capo-colaudatore Luigi Gismondi aveva eliminato tutti i piccoli difetti possibili in una nuova auto.

La clientela accolse favorevolmente le linee non ortodosse, ma sicuramente razionali dell'Ardea perché ormai aveva fatto l'occhio all'Aprilia, della quale la nuova arrivata sembrava il cucciolo. L'Ardea si dimostrò subito un'automobile affidabile, pratica e costruita con la stessa razionalità e lo



Sopra, una Lancia Ardea preserie del 1939 vista di lato. Rispetto alla versione definitiva sono diversi i cerchi e le coppe delle ruote. A sinistra, la coda di una Lancia Ardea preserie in una foto del 1939.



Sopra, il vano per la ruota di scorta. La foto si riferisce a un esemplare preserie diverso per il fanaletto sopra la targa.

stesso amore che ne avevano illuminato il progetto. All'esterno le lamiere combaciavano impeccabilmente, gli accessori erano applicati a regola d'arte e le vernici erano della migliore qualità. All'interno i rivestimenti in pelle erano a richiesta, ma di serie c'era già il tessuto di lana diventato famoso per la qualità con il nome di "panno Lancia". Le porte si aprivano ad arma-



Sotto, gli interni della Lancia Ardea II Serie. Si notano i fondi degli strumenti bianchi che nella I Serie erano neri. Le porte si aprivano ad armadio.

Sopra, una Lancia Ardea I Serie. Sul tetto si nota la caratteristica cresta centrale che scomparirà nella III Serie. Sotto, una Lancia Ardea II Serie di colore chiaro vista di tre quarti anteriore. Sotto, a destra, la Lancia Ardea II Serie in una illustrazione pubblicitaria.



dio per facilitare l'accesso e, nella tradizione della Casa, si chiudevano con un suono da cassaforte, senza il minimo accenno allo sferragliamento che accompagnava la chiusura delle porte delle altre piccole auto. Pur con misure ridotte, l'ambiente interno era quello delle auto di gran classe. I comandi erano pratici anche se non del tutto convenzionali a causa di alcuni pomelli disposti sotto la plancia



per motivi estetici. Il cruscotto era munito di quattro strumenti: il tachimetro, l'indicatore del livello del carburante, il manometro dell'olio e l'orologio. Tutto ciò insieme al posacenere estraibile ingegnosamente ricavato nel pomello del cassetto porta guanti, le belle maniglie in alluminio, le manovelle degli alzacristalli con i pomelli ripiegabili e la tendina in raso che oscurava il

lunotto con un comando al centro del tetto, davano una sensazione di benessere rara. L'eccellenza era anche nelle qualità meccaniche del piccolo motore a quattro cilindri a V stretto di 20° di 903 cc. Il pezzo di bravura era la testata con le camere di scoppio emisferiche che assicuravano un ottimo rendimento termodinamico: tradotto in termini pratici, significa elevato rendimento e bassi consumi. Il segreto della rivoluzionaria testata era l'albero a camme in testa che comandava le valvole mediante



A sinistra e sotto, una Ardea e una Aprilia a confronto. Si somigliano, ma la calandra che nella Ardea è incastonata nell'Aprilia è sovrapposta. Differenti pure il boule e le dimensioni.





corti bilancieri fissati su supporti indipendenti. Il sistema, valido per motori con i cilindri a V stretto, fu coperto da brevetto e fu poi esteso alle Aurelia degli anni Cinquanta e alle Flaminia e Flavia degli anni Sessanta. Un'altra raffinatezza tecnologica furono le bielle in duralluminio che, pesando poco, diminuivano l'inerzia delle masse in moto alterno.

L'albero motore di ottima fattura, grazie alla compattezza, girava in assoluta sicurezza su tre soli supporti di banco. Con il rapporto di compressione di 6:1 (la qualità delle benzine del tempo non consentiva valori maggiori), il motore dell'Ardea sviluppava 28,8 cv, un valore sopra alla media europea del tempo per le auto di pari cilindrata. La buona potenza era accompagnata da una piacevole fluidità di marcia, dote importante nel traffico cittadino e fondamentale per dare all'Ardea un comfort degno di una Lancia. La meccanica, grazie al corto motore con i cilindri a V occupava poco spazio in senso longitudinale. Perciò rimase più spazio per l'abitacolo, che risultò ai vertici della categoria per volume nonostante il passo di soli 244 centimetri e la lunghezza totale di poco superiore ai tre metri e mezzo. Alla spaziosità inter-

na giovarono anche le ruote poste agli estremi della carrozzeria. Per quanto riguarda le sospensioni, le anteriori ricalcarono l'architettura a ruote indipendenti divenuta famosa come "schema Lancia", mentre le posteriori adottarono un robusto assale rigido sospeso su balestre e dotato di ammortizzatori idraulici.

Un successo mancato

Le qualità dei materiali, la razionalità meccanica, la cura

nella costruzione, le finiture di classe e i costi di esercizio contenuti potevano garantire immediato successo all'Ardea, ma pochi giorni dopo la presentazione al pubblico del nuovo modello il governo impose il divieto di circolare, nell'imminenza della guerra.

La modernità del disegno consentì alla piccola Lancia di tornare in produzione nel 1945 con la II Serie tale e quale alla prima, ma con un nuovo bagagliaio. Piccole modifiche riguardarono anche la disposizione dei comandi e le razze del volante. A partire dal telaio n. 250-6925 cambiò il serbatoio dell'olio per le sospensioni, a partire dal n. 250-7130 debuttò il motore 100A con modifiche al carburatore e al rapporto di compressione per



In alto, a sinistra, una Lancia Ardea III Serie nelle condizioni in cui si trova oggi. Lottima qualità della vettura ha consentito il buono stato di conservazione. Sopra e a destra, foto ufficiale della Lancia Ardea IV Serie. Si notano i paraurti con inserti in gomma e dietro il lunotto più grande e un unico pezzo già presente nella III Serie



Sopra, un'immagine pubblicitaria dell'Ardea IV Serie raffigura in realtà una III Serie, come si desume dai paraurti senza inserti in gomma.



adattarlo alla peggiorata qualità dei carburanti. Dallo stesso numero di serie la tensione dell'impianto elettrico fu portata a 12 Volt. Con questi aggiornamenti la produzione proseguì fino al 1948.

Il 26 settembre di quell'anno al Salone di Torino debuttò l'Ardea III Serie senza la cresta sul tetto, con il lunotto ingrandito e con modesti aggiornamenti agli ammortizzatori. Poco dopo fu aggiunta la quinta marcia surmoltiplicata, che aumentò il brio e consentì un'ulteriore riduzione dei consumi. Debuttarono anche un nuovo volante colore avorio con i pomelli in tinta, che diedero all'abitacolo un aspetto più gaio e luminoso. La berlina III Serie durò poco perché nel 1949 fu sostituita

LANCIA ARDEA IV serie (1949-1953)

- Numero cilindri:** 4 a V di 20°
- Alesaggio e corsa:** 65 x 68 mm
- Cilindrata totale:** 903 cc
- Potenza massima:** 30 cv a 4600 giri/min
- Rapporto di compressione:** 7:1
- Distribuzione:** valvole in testa, un asse a camme centrale in testa
- Alimentazione:** carburatore Solex 26 AIC
- Impianto elettrico:** 12 V
- Trazione:** sulle ruote posteriori
- Cambio:** 5 velocità + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto al ponte:** 10/53
- Autotelaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** indipendenti tipo Lancia con canotti scorrevoli, ammortizzatori idraulici
- Sospensione posteriore:** assale rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici telescopici
- Freni:** idraulici a tamburo, freno a mano sulle ruote posteriori
- Passo:** 2440 mm
- Pneumatici:** 145 x 400 radiali
- Carreggiata anteriore:** 1162 mm
- Carreggiata posteriore:** 1180 mm
- Lunghezza:** 3645 mm
- Larghezza:** 1380 mm
- Altezza:** 1510 mm
- Peso:** 780 kg
- Velocità massima:** 110 km/h

dalla IV Serie con una nuova testata in alluminio, il rapporto di compressione portato a 7:1 e il carburatore Solex 26 AIC al posto del Weber 30 VIML 3. L'insieme di queste modifiche garantì 30 cv pur riducendo i consumi. Le differenze esteti-

che furono minime: i paraurti con inserti in gomma e la nuova grafica della scritta Lancia sulle calotte copri ruota. La IV serie rimase in produzione fino al 1953 quando debuttò una nuova eccezionale piccola Lancia: l'Appia.



IL MODELLO DA COLLEZIONE