

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

22



LANCIA YPSILON



€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Il sogno americano di Vincenzo Lancia

Anche Vincenzo Lancia, affascinato dal dinamismo dell'economia americana, cerca nuove combinazioni per incrementare le esportazioni e avviare una produzione oltreoceano.

All'alba del secolo scorso gli Stati Uniti erano ancora una realtà lontana ed estranea alla vita di tutti i giorni del cittadino italiano, tranne per quelli, e non furono pochi, costretti a recarsi sotto la spinta del bisogno, alla ricerca di un destino meno ingrato. Tuttavia numerosi imprenditori cominciarono a guardare con crescente curiosità a quel mondo lontano, attratti dai progressi della tecnica e dalle dimensioni di un mercato che sembrava offrire immense prospettive di guadagno.

Nel 1905 Alberto Pirelli, inviato in Ohio in viaggio di studio e di affari dopo la laurea al Politecnico, scriveva al padre: "Questo viaggio è una rivelazione, oltre che per le cose tecniche, tutte interessanti, anche per l'apertura della mente". Un altro ingegnere, come Pirelli destinato a lasciare il segno nella storia dell'industria italiana, Adriano Olivetti, vent'anni più tardi, da Boston, commentava la straordinaria performance della Ford, giunta a vendere la sua "12 milionesima macchina", facendo notare al padre che "qui con 100 dollari in contanti e altri 165 a rate si compra una Ford. Il che vuol dire che qualunque impiegato o operaio che risparmi due mesi di stipendio può viaggiare in auto".



Vincenzo Lancia, a destra, con un collaboratore, sul piroscalo che lo porta verso gli Stati Uniti.

Ovvio dunque che Giovanni Agnelli inviasse ripetutamente i suoi ingegneri a Detroit per vedere da vicino l'organizzazione degli stabilimenti della Ford e che Lancia, come già avevano fatto altri costruttori europei, fosse affascinato dall'ipotesi di avviare la costruzione di automobili negli Stati Uniti, inserendosi in un mercato dove era già conosciuto grazie alla presenza di diverse agenzie di vendita.

Nel 1925 una celebre fotografia di Creta Garbo alla guida di una Lambda suggellava la fama della casa di Borgo San Paolo oltreoceano, suggerendo l'abbinamento tra la qualità della vettura e la distinzione sociale del potenziale acquirente di un prodotto di cui dagli americani erano apprezzate soprattutto la cura artigianale dei componenti e la qualità del design.

In quegli stessi anni, tra il 1925 e il 1929, il finanziere Frank



M. Ferrari fu al centro di un avventuroso tentativo di avviare la produzione di Dilambda negli Stati Uniti, promuovendo la costituzione di una società per azioni, la Lancia Motors of America Inc., della quale Vincenzo Lancia figurava essere il *chairman*, anche se a tirare le fila dell'operazione erano i soci americani.

Un'iniziativa pericolosa

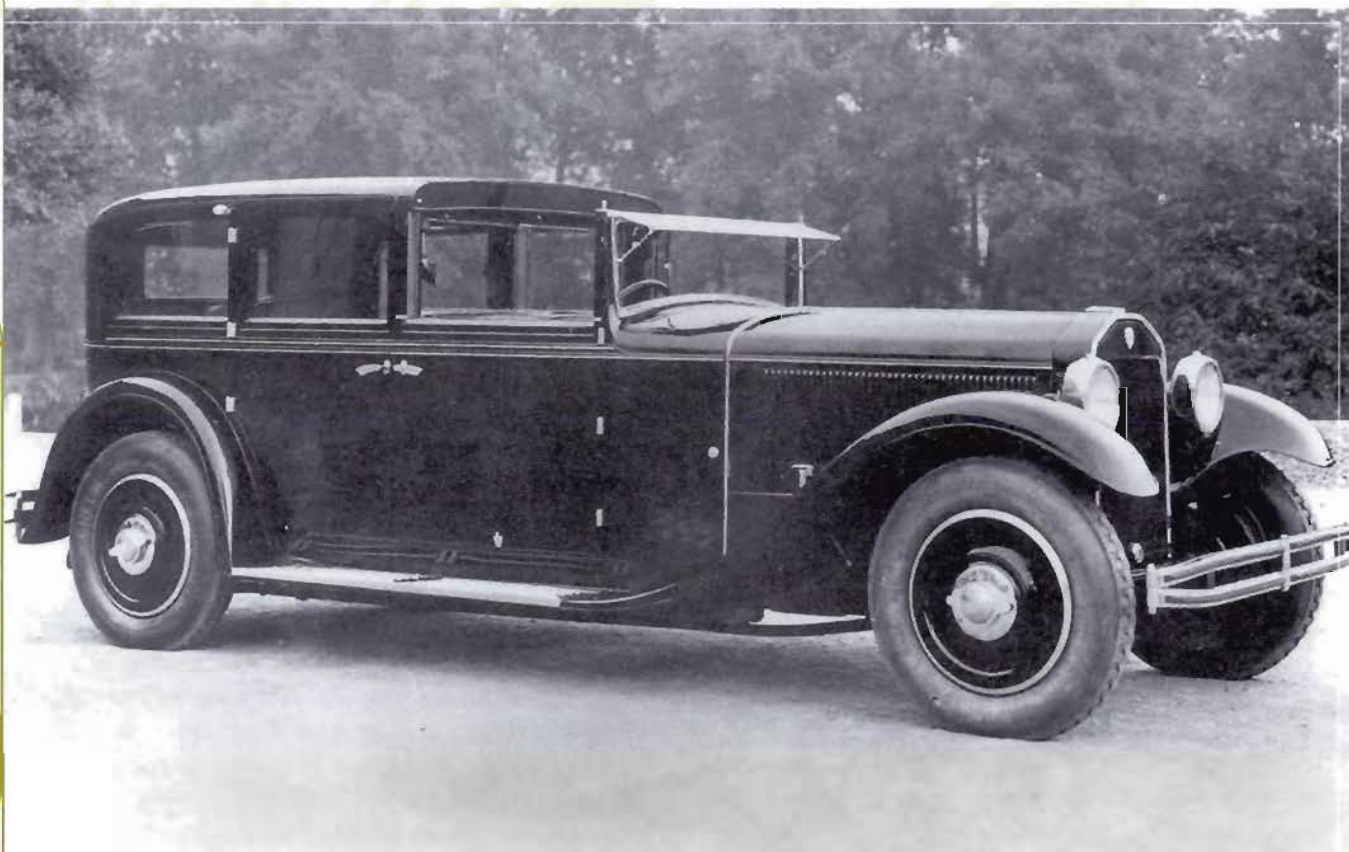
Sulla carta l'impresa nasceva con discrete ambizioni, forte di un capitale sociale di circa 3 milioni di dollari, equivalente a quello della casa italiana, con il proposito di arrivare a produrre almeno 3000 vetture all'anno. Per dar corso al programma, che prevedeva la costruzione dello chassis e della carrozzeria negli Stati Uniti, mentre i motori e i cambi sarebbero stati fatti venire dall'Italia, venne rilevato il vecchio stabilimento della Fiat di Poughkeepsie, vicino a New York. A fine 1928 venne annunciata la presentazione ufficiale dell'iniziativa in occasione del salone che si sarebbe tenuto al National Automobile Show il 5 gennaio successivo al Grand Central Palace. Lancia decise allora di recarsi negli Stati Uniti, dove era già stato in precedenza nel 1915, per assistere alla presentazione della vettura, una Dilambda leggermente modificata nella carrozzeria. Ma

quello che avrebbe dovuto essere un trionfo, si rivelò invece una drammatica delusione.

Giunto a New York il 3 gennaio 1929, Lancia si accorse immediatamente che i suoi soci americani altro non erano che un gruppo di speculatori senza nessuna reale intenzione di avviare la produzione, interessati solo a dar vita a un vorticoso giro azionario sfruttando la reputazione del nome Lancia: denunciati i soci riprese frettolosamente la via dell'Italia. Di lì a poco il castello di carte messo in piedi dal gruppo attorno a Ferrari e al faccendiere Anthony M. Flocker, sarebbe crollato miseramente.

Lo scandalo tuttavia non intaccò la reputazione di Lancia che decise comunque, malgrado nel frattempo fosse esploso il più drammatico crack borsistico di Wall Street i cui effetti avrebbero trascinato il mondo in una grave recessione, di presentare la Dilambda, i cui modelli erano arrivati dall'Italia, al salone del prestigioso Hotel Commodore e di riorganizzare l'attività della sua agenzia di vendita newyorkese, chiamando a dirigerla un suo collaboratore di provata esperienza commerciale come Enrico Minetti.

Una Lancia Dilambda Sedanca de Ville carrozzata dagli Stabilimenti Farina nel 1930.



Prima nella Mille Miglia

Una vittoria nella classica maratona bresciana valeva un campionato. La Lancia la ottenne nel 1954 con la D 24 Sport. Il risultato fu aiutato da una giarrettiera. Ecco la cronaca della corsa.

Le automobili della Lancia hanno sempre partecipato alle Mille Miglia fin dal 1927, anno della prima edizione. Molto spesso hanno sfiorato la vittoria assoluta, come nel 1951 quando l'Aurelia B 20 di Giovanni Bracco/Umberto Maglioli si classificò seconda, ma si trattò sempre di auto di serie o derivate dalla serie portate in gara da piloti privati, quindi nettamente svantaggiate rispetto alla concorrenza presente con macchine e piloti ufficiali. Nel 1953 la Casa entrò direttamente nelle competizioni

Sopra, 29 aprile 1954. Ultimi momenti della preparazione delle vetture per la XXI Mille Miglia nel cortile del reparto corse Lancia. Con il n. 540 la D 24 di Eugenio Castellotti, con il n. 541 la D 24 di Gino Valenzano e con il n. 610 l'Aurelia speciale di Roberto Piodi.

A sinistra, lo schermo aggiuntivo ideato da Piero Taruffi nel 1954.

ni con le vetture GT e Sport della serie D, con l'obiettivo di preparare gradualmente l'arma per la vittoria assoluta. Il programma iniziò con le berline D 20 di 2,6 litri con compressore e di 2,9 litri di cilindrata, che corsero per due soli mesi. Proseguì con le D 23 di 2,9 litri e 3,4 litri, altre vetture transitorie che ebbero un'esistenza altrettanto effimera. Nel 1953 arrivarono le D 24 di 3,4 litri, che corsero un po' più a lungo nell'attesa della D 25 di 3,8 litri: l'arma assoluta. Il nuovo modello doveva debuttare nel 1954, ma il concomitante impegno con la progettazione della Lancia D 50 Formula 1 rallentò i lavori. Perciò in previsio-





ne della grande maratona bresciana la Casa ripiegò sulle D 24 contando sulle loro formidabili doti di stabilità e maneggevolezza per contrastare le strapotenti Ferrari 375 MM e 375 Plus, che avevano motori di 4,5 litri e di 4,9 litri con circa 100 cv in più. Il 2 maggio 1954 alla partenza della Mille Miglia la Squadra Corse della Lancia presentò quattro D 24 della seconda serie con il motore di 3284 cc leggermente depotenziato da 265 a 245 cv in previsione della lunghezza del percorso. Eugenio Castellotti, il più giovane della Squadra, partì alle ore 5.40, quindi con il numero di gara 540 sulla D 24 telaio n. 0008. A un minuto di distanza partì Gino Valenzano con il numero di gara 541 sulla vettura con il telaio n. 0009, quindi alle 5.47 partì l'ingegnere-pilota Piero Taruffi con il numero di gara 547 sulla D 24 telaio n. 0007, infine alle 6.02 partì Alberto Ascari con il numero di gara 602 sulla vettura distinta dal numero di telaio 0006.

A proposito di Ascari bisogna ricordare che rischiò di non partire per i danni causati da un camion che poche ore prima della corsa tamponò la sua auto ferma a un semaforo. La parte posteriore della vettura era in pratica distrutta,



1954

A destra, in alto, l'incredibile folla in piazza della Vittoria a Brescia il 30 aprile 1954 mentre le Lancia si recano alla punzonatura. Sopra, Alberto Ascari si intrattiene con i suoi tifosi il mattino del 30 aprile 1954 in piazza della Vittoria a Brescia. A destra, l'arrivo delle Lancia in piazza della Vittoria a Brescia il 30 aprile 1954 per la punzonatura. Con il n. 540 la D 24 di Eugenio Castellotti, con il n. 602 la D 24 di Alberto Ascari, con il n. 541 la D 24 di Gino Valenzano.



A sinistra, 2 maggio 1954. La Lancia D 24 sullo pedana di partenza della Mille Miglia. Come dice il numero di gara, la partenza avverrà alle ore 6.02 minuti.

Sotto, 2 maggio 1954. Il passaggio da Ferrara della Lancia D 24 di Alberto Ascari.

In basso, 2 maggio 1954. La Lancia D 24 di Piero Taruffi al controllo di Ravenna: in quel momento era primo assoluto.



ma i bravissimi meccanici della Lancia lavorarono con notevole velocità e perizia e riuscirono a ripararla in tempo. Nella prima parte della grande corsa Piero Taruffi seppe trarre il massimo vantaggio dalla maneggevolezza della sua D 24 e con un ritmo travolgente rintuzzò gli attacchi delle Ferrari 375 Plus, che in teoria dovevano essere avvantaggiate dal percorso pianeggiante dove potevano esprimere al meglio tutta la loro potenza. La solitaria cavalcata di Piero Taruffi alla testa della corsa fu appena rallentata dalla riparazione di un piccolo, ma fastidioso guasto che impediva il ritorno del pedale dell'acceleratore. La velocità media tenuta dal batùstrada fino alla sosta per eliminare l'inconveniente rimase attorno ai 184 km/h. Al controllo di Pescara la velocità media scese un po', ma rimase comun-

que spettacolosa a oltre 177 km/h. Taruffi passò in testa anche a Roma, ma sul più bello mentre correva verso Siena un guasto al ponte posteriore lo privò della vittoria per l'identico motivo che già lo aveva fermato con altre auto e in altre Mille Miglia mentre era in testa. Vicino a Pescara per una stupida dimenticanza, intanto, era finita anche la gara di Gino Valenzano. In conseguenza del consumo di lubrificante, nel bagagliaio della sua D 24 era stata posta una latta d'olio con la raccomandazione di effettuare un rabbocco in un punto stabilito. Gino scordò la raccomandazione e a un certo punto vide la lancetta del manometro dell'olio calare. Pensando alla colpevole dimenticanza, si distrasse. Quell'attimo di disattenzione dalla strada gli costò una spaventosa serie di capovolgimenti che misero fine alla sua avventura con la macchina ridotta a un relitto e una clavicola rotta. Intanto era uscita dalla scena anche la D 24 di Eugenio Castellotti. Dei piloti delle Lancia D 24 a quel punto rimaneva in gara il solo Alberto Ascari, che fino allora aveva condotto una corsa molto regolare. Trovatosi a difendere da solo i colori della Casa, il forte campione accelerò il passo. Il suo vantaggio aumentò progressivamente fino a quando nei pressi di Radicofani il motore rimase a tutto





A sinistra, 2 maggio 1954, Passo della Futa. La Lancia D 24 di Alberto Ascari si accinge a superare la Fiat-Marino 1100 di Brandoli/Cales partita alle 23.41 ovvero più di sei ore prima.

Sotto, a sinistra, 2 maggio 1954, Reggio Emilia. La Lancia D 24 di Alberto Ascari sui lunghi rettilinei della pianura padana è ormai prossima al traguardo.

Sotto, a destra, 2 maggio 1954, Brescia. A 11 ore, 26 minuti e 10 secondi dalla partenza la Lancia D 24 di Alberto Ascari taglia vittorioso il traguardo di Brescia.

gas come era già accaduto a Taruffi nei pressi di Ferrara. Ascari scese dalla vettura, aprì il cofano e verificò che si era rotta la molla di ritorno dell'acceleratore. Gli venne in aiuto Fabio Lavorini, un giovane spettatore di Montepulciano che gli donò le giarrettiere dei suoi calzoncini per farne degli elastici che sostituissero la molla. Ascari ripartì, ma la riparazione d'emergenza non risolse del tutto il problema. Spesso l'acceleratore si bloccava ugualmente e il pilota doveva abbassarsi nell'abitacolo per richiamarlo con la mano. Approfittando di questa condizione Umberto Maglioli con la Ferrari 375 Plus e Paolo Marzotto/Marino Marini con la Ferrari 375 MM iniziarono a farsi sotto. Ma quella non era la giornata delle Ferrari: Maglioli si fermò con il ponte rotto e anche Marzotto fu costretto al ritiro. La Lancia D 24 di Alberto Ascari si fermò quindi al controllo di Bologna con un vantaggio tale che spinse Vittorio Jano, il progettista della Lancia, a tenere fermo il pilota per una lunga sosta. Durò in tutto 14 minuti. Non si trattò di un'inutile offesa all'orgoglio degli sconfitti, ma di una strategia attuata per mettere la vettura e il pilota nelle condi-

zioni di affrontare gli ultimi 300 chilometri della corsa in perfetta efficienza. Durante la sosta i meccanici cambiarono una gomma, ripararono in via definitiva il guasto all'acceleratore, verificarono tutti i livelli ed effettuarono un'accurata messa a punto, mentre Ascari si rinfrescava e consumava uno spuntino. L'ultimo tratto di corsa della D 24 telaio n. 0006 fu dunque una veloce passerella che il pilota compì alla spettacolosa media di oltre 187 km/h mentre alle sue spalle a nulla poterono i pur validi Vittorio Marzotto e Luigi Musso, che guidando rispettivamente le due litri Ferrari 500 Mondial e Maserati A6 GCS non poterono far altro che lottare fra loro per la seconda posizione e infine si classificarono nell'ordine.

Il successo nella Mille Miglia portò la Lancia in testa alla classifica provvisoria del Campionato del Mondo Sport, ma paradossalmente proprio allora la Squadra Corse Lancia perse la determinazione necessaria per lottare al massimo livello nella categoria Sport, molto probabilmente perché l'impegno con la D50 Formula 1 si rivelò più gravoso del previsto.



Piccola ammiraglia

La Ypsilon si ispira alle Lancia del passato per interpretare in modo nuovo il concetto di auto d'élite. Ha finiture e dotazioni da ammiraglia. Può essere personalizzata con molti accessori.

La Ypsilon è stata pensata per la clientela sofisticata che ama distinguersi con l'uso di prodotti esclusivi e che cerca la distinzione e il prestigio di un'auto di élite anche nelle dimensioni di un'auto compatta, maneggevole in città ma capace di lunghi viaggi con il massimo comfort. È stata disegnata dal Centro Stile Lancia con linee originali che hanno trovato alimento nella storia e nella tradi-



zione della Casa. Ricorda stilisticamente la Ardea degli anni Quaranta nel frontale scultoreo dominato dalla grande calandra verticale e nella coda liscia e spiovente segnata dal lunotto a trapezio rovesciato. Ma non si tratta di una sterile citazione del passato.

Ogni linea è stata ripensata per ottenere la massima efficienza, come impongono i moderni dettami del buon design industriale. Il solo rimpianto degli stilisti è di non avere potuto realizzare un lunotto più piccolo che avrebbe conferito alla coda una personalità più marcata e più vicina a quella del-

l'Ardea, ma ciò è stato impossibile per la necessità di garantire una buona visibilità posteriore, fattore molto più importante nel traffico d'oggi che nelle condizioni in cui si muoveva l'Ardea oltre 65 anni fa. La Ypsilon ha debuttato in pubblico il 21 febbraio 2003 nella cornice internazionale del Salone di Ginevra. Il suo compito era d'impiazzare un mo-

A fianco, particolare dello stemmino della Lancia Ypsilon serie speciale Unique Edition del 2003. A sinistra, la Lancia Ypsilon Unique Edition del 2003, caratterizzata da un insolito accostamento delle tinte.



Sopra, a sinistra, la scritta Ypsilon in corsivo che "griffa" il portellone. Sopra, la Lancia Ypsilon ambientata in una casa di mode. A sinistra, foto ufficiale della Lancia Ypsilon del 2003 che esalta la classe della vettura. A destra, una delle numerose combinazioni dei rivestimenti interni della Lancia Ypsilon.

dello di successo che dal 1986 ad allora aveva conquistato oltre 1.800.000 clienti europei: la Y. Non è un gioco di parole, la Y non è la Ypsilon, il nuovo logo è stato ideato da un'agenzia specializzata per rappresentare la metafora della maturazione dello stile e dei contenuti raggiunta dal nuovo modello rispetto al precedente. Perciò dalla singola lettera



A sinistra, vista in trasparenza della Lancia Ypsilon con la motorizzazione JTD. Sotto, una Lancia Ypsilon del 2004 con tetto apribile ripresa in un ambiente urbano.

(la Y) la sigla distintiva è diventata una vera e propria "griffe", scritta per esteso e in corsivo: Ypsilon. Nell'intenzione degli ideatori doveva essere come una firma, un tratto grafico essenziale, caratterizzante ed elegante, per distinguere il nuovo modello con un tocco



Il modello 2003



Sopra, una Lancia Ypsilon B-Color del 2004 in movimento in una via elegante di una grande città, il suo ambiente preferito.
Sopra, a destra, una Lancia Ypsilon della longeva serie speciale Momo Design. L'esemplare raffigurato è del 2005.



Sopra, una Lancia Ypsilon del 2005 nell'allestimento più ricco: il Platino. Sotto, la Lancia New Ypsilon nella versione del 2006. Diversi sono gli scudi paraurti e la calandra.



di anticonformismo. Se il nome nella pronuncia non è cambiato, il nuovo modello invece si è presentato completamente rinnovato. Rispetto alla Lancia Y, è più "importante" anche nelle dimensioni percepite, più moderna e più accattivante. In pratica ha ristabilito i parametri del lusso nella categoria delle "compatte", le piccole auto che ora sarebbe troppo riduttivo chiamare utilitarie.

Piccola ed esclusiva

Come i migliori prodotti di lusso italiani, condensa in buon equilibrio lo stile, la tecnologia e la tradizione. Si caratterizza inoltre per le molte possibilità di personalizzazione. La nutrita serie di accessori qualificanti offerti di serie può essere completata con quelli a richiesta fino a ottenere una dotazione che fa della Ypsilon una piccola ammiraglia. Fra le dotazioni più qualificanti (di serie su alcune versioni, a richiesta su altre) troviamo il tetto apribile in cristallo Skydome, il climatizzatore automatico bizona, lo sterzo Dualdrive con servoassistenza elettrica e la funzione City, il Cruise Control che mantiene la velocità impostata, i tergicristalli che si attivano automaticamente alle prime gocce di pioggia, i proiettori che si accendono da

solli all'imbrunire o in gallena, i sensori per il parcheggio, l'impianto Hi-Fi Bose, gli schienali posteriori reclinabili come quelli anteriori e facilmente abbattibili o scorrevoli in avanti agendo dal bagagliaio, la presa di corrente da 12 V utilissima per tenere il cellulare sotto carica, il set per fumatori (per la prima volta a richiesta). Quest'ultima è stata una scelta precisa che da una parte ha voluto difendere la salute, dall'altra tutelare i tessuti dalle possibili bruciate e dal cattivo odore. Ma per chi proprio non volesse rinunciare alla sigaretta, il portacenere fornito a richiesta è un contenitore chiuso, perciò non diffonde l'odore di mozzicone. Per affermare la propria personalità con una combinazione esclusiva di accessori e colori ci sono inoltre sei tipi di cerchi in lega, quindici tinte della carroz-

zeria, otto tipi di rivestimenti interni in tessuto Alcantara®, ecopelle, pelle o in combinazione dei diversi materiali, disponibili in otto tonalità. Ci sono poi gli accessori invisibili per la sicurezza, sempre più richiesti da un'utenza che

si fa ogni anno più matura: gli air-bag laterali, l'ABS con EBD, l'ESP con l'Hill Holder e il Brake Assistance. Considerando gli accessori a disposizione e i soli allestimenti standard (Argento, Oro bianco, Oro giallo e Platino), la clientela più esigente ha già a disposizione 700 possibilità diverse per personalizzare la propria Lancia Ypsilon. Per chi desidera una ancora maggiore esclusività ci sono le serie speciali, fra le quali si sono succedute nel tempo la Unique Edition, la B-Color, la Limited Edition, la Collezione Centenario e la Momo Design. Alcune sono rimaste in listino a lungo ottenendo molti consensi, altre, per una precisa scelta della Casa, sono state prodotte in quantità limitate e sono diventate ancora più esclusive. Oltre che sullo stile originale ed elegante, sulla qualità dei materiali e sulle dotazioni da ammiraglia, la piccola Lancia gioca le sue carte

della seduzione anche con la meccanica, proponendo propulsori e cambi progettati e costruiti con le migliori tecnologie disponibili. Le grandi capacità stradali del modello, il suo comportamento sempre prevedibile e la facilità e piacevolezza della guida sono dovute anche alle prestazioni fornite dai quattro motori disponibili. I primi due sono i collaudati e affidabili 1.2 da 60 cv e 1.2 16v da 80 cv, esempi di come è possibile coniugare grandi doti di coppia e fluidità di funzionamento con cilindrata relativamente piccole. Nuovi, invece, gli altri due propulsori: il 1.4 16v da 95 cv e il rivoluzionario 1.3 Multijet 16v. In particolare quest'ultimo sviluppa una potenza massima di 70 cv a 4000 giri/min, mentre la coppia è di 18,4 kgm a 1750 giri/min. Il propulsore, inoltre, è frutto di una tecnologia raffinata, è il più piccolo diesel 4 cilindri "common rail" presente sul mercato e soddisfa limiti di emissioni Euro 4. Il motore 1.3 Multijet 16v può essere abbinato a un cambio manuale o al cambio sequenziale robotizza-

LANCIA YPSILON 1.3 Multijet 16v (2003)

Numero cilindri: 4 in linea
Alesaggio e corsa: 69,6 x 82 mm
Cilindrata totale: 1251 cc
Potenza massima: 70 cv a 4000 giri/min
Rapporto di compressione: 13,1:1
Distribuzione: 2 alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro
Alimentazione: iniezione diretta Multijet "common rail", turbo e intercooler
Impianto elettrico: 12V
Trazione: anteriore
Cambio: 5 marce + RM
Frizione: monodisco a comando idraulico
Telaio: solidale con la scocca
Sospensioni anteriori: tipo Mc Pherson, con barra stabilizzatrice
Sospensione posteriore: ruote interconnesse con ponte torcente
Freni: anteriori a disce autoventilanti, posteriori a tamburo
Pneumatici: 185/65 R14 86T oppure 195/55 R15 85H
Sterzo: a cremagliera con servosterzo elettrico
Carreggiata anteriore: 1450 mm
Carreggiata posteriore: 1440 mm
Lunghezza: 3778 mm
Larghezza: 1704 mm
Altezza: 1530 mm
Peso in ordine di marcia: 1045 kg
Velocità massima: 165 km/h
Consumo: 4,6 l/100 km (combinato)
Emissioni di CO₂: 119 g/km

to DFN System, che ha due modalità di funzionamento. Si può utilizzare manualmente con una gestione semiautomatica, inserendo le marce attraverso la consueta leva, oppure passare alla gestione automatica per la quale sono di-

sponibili due logiche di funzionamento: Normal ed Economy. Accanto al 1.3 Multijet 16v le Ypsilon più recenti propongono il motore 1.4 16v da 95 cv, l'ultimo nato della gamma Fire, quello con le prestazioni più elevate.



IL MODELLO DA COLLEZIONE