

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

26



LANCIA Y - 1996



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

L'industria sente i "venti di guerra"

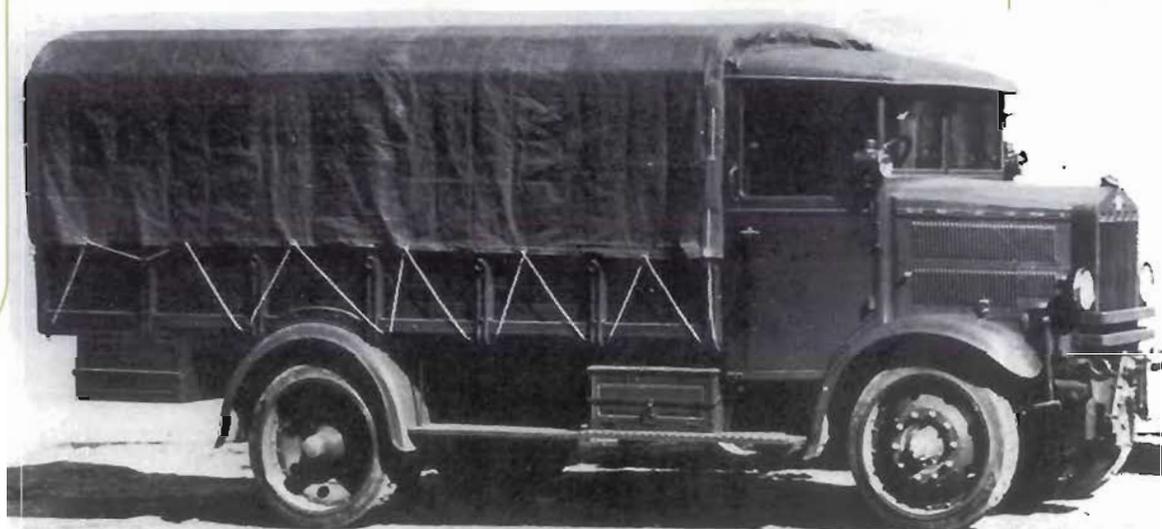
Dopo la guerra all'Etiopia e la fondazione dell'Impero il regime imprime una accelerazione alla politica di riarmo dando un forte impulso all'industria.

Nella seconda metà degli anni Trenta, il profilo dell'economia italiana presenta alcune significative novità,

registrando una crescente presenza dello Stato nei meccanismi decisionali. Il dato più appariscente è proprio la presenza di un nuovo soggetto di diritto pubblico, l'Iri (Istituto per la ricostruzione italiana), creato nel 1933 per salvare il sistema bancario e industriale da un crollo che senza adeguati interventi sarebbe stato inevitabile.

Avendo rilevato le partecipazioni industriali detenute dalle grandi banche, l'Iri, e quindi per via indiretta lo Stato, si trovò a controllare quote assai rilevanti dell'industria nazionale, con punte dell'80% nella produzione cantieristica, e del 45% di quella siderurgica, ma altrettanto rilevante appariva la presenza nel settore elettromeccanico (39%) e meccanico (23%).

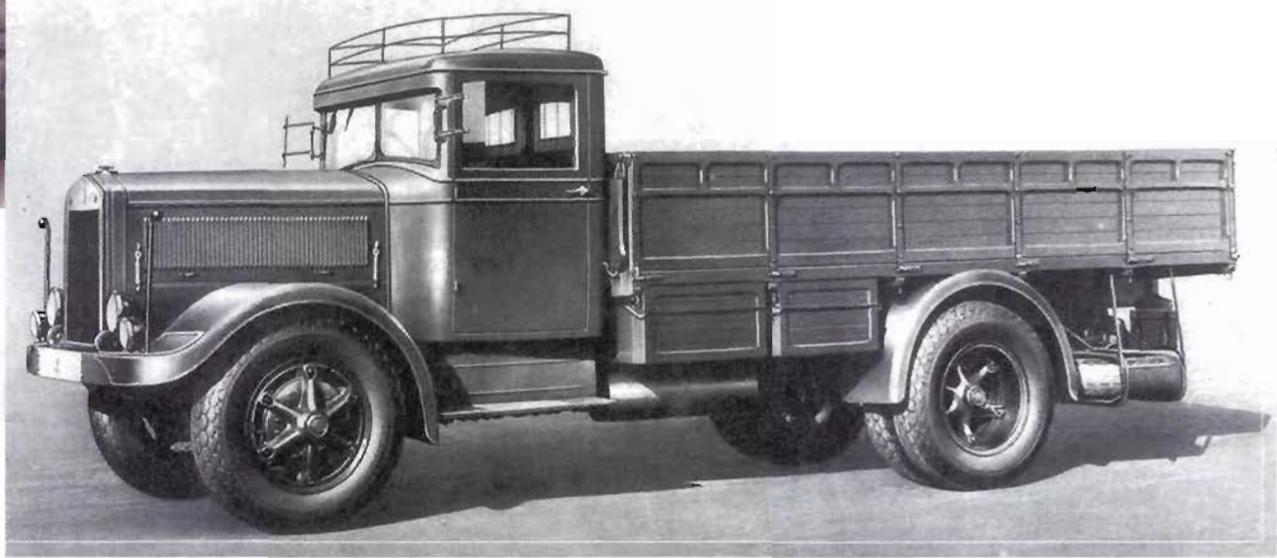
In un primo tempo si era pensato che l'Iri dovesse avere vita breve e che, una volta risanate e reimmesse sul mercato le imprese, il suo compito si sarebbe esaurito. Ben presto apparve invece evidente che così non sarebbe stato, anche perché non appariva facile trovare acquirenti dotati di mezzi finanziari adeguati per assicurare una vita tranquilla alle imprese di settori quali la siderurgia, la meccanica pesante, le telecomunicazioni, strategiche per l'economia nazionale che necessitavano di grandi investimenti.



Il versatile camion Lancia Ro fornito con motorizzazioni sia diesel sia a benzina.

Nel 1937, la decisione di trasformare l'Iri in un ente di carattere permanente sanciva la nascita dello Stato imprenditore, una scelta coerente con una politica di crescente intervento pubblico nell'economia, che si manifestava anche attraverso il sostegno alle produzioni nazionali e la ricerca dell'indipendenza economica della nazione (la cosiddetta politica autarchica) e un crescente controllo sui flussi valutari e sul commercio estero.

Il Salone dell'automobile di Milano del 1937 offre una chiara conferma dell'incidenza della domanda pubblica, e di quella bellica in particolare, per le sorti dell'industria italiana in questi anni. Percorrendo i locali del Salone ciò che maggiormente colpiva i visitatori era l'impegno di tutti i maggiori costruttori nel settore dei veicoli industriali. Non era mai stato così. Come scrive Mario Morasso, se si fosse riusciti a cogliere con un solo colpo d'occhio tutto il Salone si sarebbe visto "che la mostra dei veicoli industriali e delle loro applicazioni [era] di gran lunga più importante, più importante, più palpitante di vita e di creazione e im-



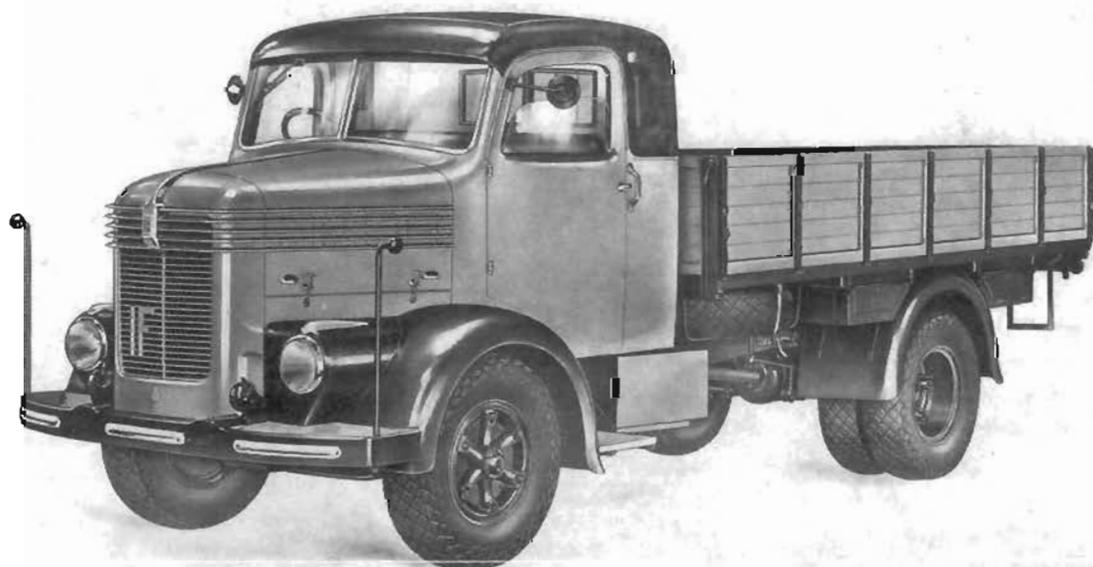
mensamente più significativa della mostra delle vetture". In quell'occasione la Lancia aveva presentato una nuova versione del 3Ro, mentre l'Alfa puntava su un filobus "mistò", un mezzo che poteva funzionare sia a trazione elettrica sia a diesel, ma con trasmissione elettrica. Più ampia la gamma dei modelli Fiat, che andavano dal furgoncino 500 al grande 634M, "l'autocarro della vittoria imperiale"; ma novità significative, in campo motoristico, presentavano anche l'OM e l'Isotta Fraschini. Questo fervore si giustificava tenendo conto delle allettanti prospettive offerte dalla crescente domanda di autocarri e mezzi militari. Era questo soprattutto a spingere l'ampliamento dei reparti dedicati alla costruzione di veicoli pesanti.

I bilanci della Lancia di metà anni Trenta segnalano un notevole dinamismo degli investimenti: dal 1931 al 1935 per ampliare la dotazione di locali e macchinari dello stabilimento di via Monginevro a Torino vennero spesi circa 11 milioni di lire, una cifra notevole per un periodo di crisi come i primi anni Trenta e destinata a più che raddoppiarsi nel quadriennio successivo 1936-1939, arrivando a 25 milioni di lire, senza tenere conto degli investimenti per la costruzione dello stabilimento di Bolzano.

Alle soglie dell'entrata in guerra dell'Italia, nel 1940, la Lancia, che mostrava evidenti segni di incertezza, anche a seguito della scomparsa del fondatore, produceva tre modelli di autovetture, l'Aprilia, l'Ardea e l'Artena (la cui produzione sospesa nel 1936, venne ripresa appunto nel 1940), e i camion della serie Ro, attrezzati con motori a benzina o diesel, per usi civili e, soprattutto, militari. Dei 3044 autocarri Ro prodotti in quell'anno, ben 2646 risultano commissionati dall'esercito. È un dato eloquente che attesta come ormai anche la Lancia fosse entrata in guerra, o meglio come le sue produzioni fossero sempre più condizionate, a Borgo San Paolo come a Bolzano, dalla domanda bellica: domanda di automezzi pesanti, ma anche di componenti e parti meccaniche in grado di garantire all'azienda un mercato sicuro e in espansione. Almeno fino a che la guerra non avrebbe cominciato a far sentire pesantemente anche sull'industria i suoi effetti negativi.

Sopra, il poderoso Fiat 634 N dotato di un motore diesel di 8355 cc.

Sotto, anche Isotta Fraschini partecipava all'offerta di mezzi pesanti con il modello D80, spinto da un motore diesel di 7273 cc.



Infanzia da Campioni del Mondo

La Lancia Fulvia Coupé iniziò a correre appena nata nel 1965. Nel 1966 diventò HF e cominciò a vincere. Nel 1967 con la versione Rallye HF 1.3 uscì dall'infanzia e diventò l'auto da battere.

La Lancia mise in produzione la Fulvia Coupé nel 1965 senza grandi propositi agonistici, ma la vettura rivelò immediatamente un gran carattere. Tutto iniziò il 7 novembre 1965, quattro giorni dopo il debutto statico del modello sotto i riflettori del Salone di Torino. Passata dai tappeti del Salone alle pietraie della Corsica, la piccola Fulvia di Leo Cella se la cavò benissimo. Guizzò fra le più blasonate auto da rally e conquistò l'ottavo posto assoluto. Niente male per un esordio, soprattutto perché la "Fulvietta" era quasi di serie. Il motore aveva appena 3 cv in più e la carrozzeria pesava 70 kg meno perché senza paraurti, tappeti, fregi e altri orpelli che in corsa non servono. I rapporti del cambio erano cortissimi: permettevano al massimo 115 km/h, ma sulle strade del Tour de Corse non si poteva andare più veloci.

Proprio il cambio creò l'unico problema per la neonata Coupé. A metà gara Leo Cella non riuscì più a mettere la terza marcia. Decise comunque di continuare. Iniziò l'ultima terribile frazione di gara confidando sulla robustezza del resto. Alla fine disse: "Ho attaccato a fondo, ho torturato la mia Fulvia tirando la seconda a regimi impossibili. Non ho mai maltrattato tanto una macchina: non ha voluto proprio rompersi e alla fine mi ha portato ad Ajaccio".



14 gennaio 1966, Rally di Montecarlo. Leo Cella/Luciano Lombardini in gara con la Fulvia Coupé in una impeccabile livrea blu Lancia dotata di paraurti e modanature del modello normale.

La prestazione rivelò la Fulvia Coupé come qualcosa di una promessa e spinse i tecnici della Casa a renderla più competitiva.

Nacquero così gli aggiornamenti che portarono al modello HF, prodotto poi in brevissimo tempo nei 500 esemplari necessari per ottenere l'omologazione nelle corse nel Gruppo 2. Ecco in sintesi le modifiche: due carburatori Weber 34 DOL 3 al posto di due Weber 32 DOL, nuovi alberi a camme, rapporto di compressione aumentato da 9:1 a 10,2:1, nuovi collettori di aspirazione e di scarico, radiatore dell'olio, trasparenti in plexiglas (tranne il parabrezza), cofani e porte in alluminio, allestimento semplificato. Il risultato dell'operazione si concretizzò nella potenza di 90 cv a 6000 giri/min e nel peso di 800 kg. Con l'inconfondibile livrea amaranto Montebello 1359 con fasce longitudinali giallo 8077 e azzurro 8076, la nuo-



Sopra, 22 febbraio 1966, Rally dei Fiori. Debutto vincente per la Lancia Fulvia HF di Leo Cella/Luciano Lombardini, qui fotografata in una fase notturna della corsa. A sinistra, la Lancia Fulvia HF di Leo Cella/Luciano Lombardini vola verso la vittoria in uno sterrato del Rally dei Fiori 1966.

ni. Laverle montate in un importante tratto in salita comportò una riduzione della velocità attorno al 35%, con conseguente perdita di tempo. Il generoso Leo Cella perse poi un'altra decina di minuti per aiutare un compagno di squadra piantatosi nella neve dopo avere perso i "binari di ghiaccio" che segnavano la traiettoria giusta. La Fulvia Coupé HF debuttò in gara nel Rally dei Fiori il 27 febbraio 1966 immediatamente dopo avere ottenuto l'omologazione. A dispetto della denominazione, il rally che si svolgeva nell'entroterra sanremese era tutt'altro che rose e fiori: una pietraia continua alternata da guadi e fango con la roccia da una parte e lo strapiombo dall'altra. In queste condizioni oggettivamente difficilissime la de-

va versione disputò nel 1966 tre corse internazionali. Infatti il 14 gennaio non era ancora omologata per il Rallye di Montecarlo e cedette il posto alle Fulvia Coupé normali. Quella di Leo Cella in un impeccabile blu Lancia, completa di paraurti e modanature ottenne il quinto posto, una prestazione confortante, ma inferiore a quelle delle Lancia Flavia di Trautnant/Hanrioud e Andersson/Dahlgren, secondi e terzi. Il fatto è che la Fulvia, ancora tutta da scoprire nei suoi comportamenti, si mostrò allergica alle gomme con la chiodatura "a porcospino" ammessa in quegli an-



Sopra, Sandro Munari ritratto al volante della sua Lancia Fulvia Coupé HF prima della partenza Rally dei Fiori 1966.



Sopra, George Harris, primo navigatore di Sandro Munari, torna in auto dopo avere fatto timbrare la tabella di marcia a un controllo orario del Rally dei Fiori 1966. A destra, 22 febbraio 1966, Rally dei Fiori. La Lancia Fulvia Coupé HF di Ove Anderson/Rolf Dahlgren che completarono il successo della Lancia classificandosi terzi assoluti.





buttante Fulvia HF, magistralmente guidata da Leo Cella, riuscì a esprimere il massimo e agguantò la vittoria. Nella stessa gara Sandro Munari, un giovane da tenere d'occhio, entrò in una curva alla velocità indicatagli dal navigatore George Harris senza prevedere che il pubblico sulla sede stradale lo avrebbe costretto a deviare dalla traiettoria ideale. Il risultato fu un "numero" da acrobazia aerea nel quale la vettura giratasi più volte sottosopra atterrò dieci metri più in basso.

L'8 maggio 1966 il terzo appuntamento stagionale per le Fulvia da corsa fu la Targa Florio: dieci giri, pari a 720 chilometri, da percorrere su strade tormentate da rally, ma con regolamento da velocità. Intanto la HF era diventata una scelta interessante per i piloti con ambizioni di vittoria e gli esemplari dei privati si erano aggiunti a quelli ufficiali.

Nove Fulvia HF partirono per la classica siciliana. Sei arrivarono al traguardo occupando i primi sei posti nella classe 1300 GT. Meglio di tutte si comportò la numero 18 di Leo Cella/Achille Marzi, che oltre alla vittoria di classe ottenne l'undicesimo posto assoluto davanti ad auto di maggiore cilindrata. Seguirono la n. 36 di Claudio Maglioli/M.C. anch'essa della Squadra Corse HF, quindi la n. 4 dei privati "Trinacria"/"Zerimar" della Scuderia Peloritana, dalla n. 14 di Carlo Pietromarchi della Scuderia Settecolli, dalla n. 34 di Francesco Cosentino/Walfredo Orecchioni della Scuderia Nord-Ovest e dalla n. 2 di Giuseppe Garofalo/Vincenzo Mirto Randazzo della Scuderia Pegaso.

Il successivo 26 maggio la scena si spostò dalle montagne delle Madonie alla Grecia classica con il Rally dell'Acropoli. Per le Fulvia Coupé HF non si trattò di una trasferta fortunata. Ma, tutto sommato, le cose non andarono troppo male. Leo Cella/Luciano Lombardini furono subito attardati da una serie di forature, poi l'enorme nube di polvere sollevata dall'auto che precedeva impedì al pilota la visuale per tentare il sorpasso, infine un banale guasto alla



In alto, 8 maggio 1966, Targa Florio. Claudio Maglioli e "M.C." (Marco Crosina) si classificarono secondi di classe dietro ai compagni di squadra Leo Cella/Achille Marzi, anch'essi su Lancia Fulvia Coupé HF.

Sopra, 26 maggio 1966, Rally dell'Acropoli. La Fulvia Coupé HF di Ove Andersson/Rolf Dahlgren in prossimità di un controllo orario: si classificarono quarti assoluti.

A destra, 1° settembre 1966. Leo Cella e Romano Ramoino con la loro Lancia Fulvia Coupé HF prima della partenza del Rally di San Martino di Castrozza. Vinsero la gara seguiti da altre quattro Fulvia Coupé HF.





pompa della benzina mise fine a quel correre alla cieca. Inconvenienti di natura più o meno analoga fermarono la Fulvia Coupé HF di Lusenius/Letho. Andò meglio a Ove Andersson/Rolf Dahlgren, che alla fine si classificarono quarti sulla HF n. 9.

Leo Cella si prese la rivincita dominando nel Rally di San Martino di Castrozza, 1-3 settembre 1966, gara valida per il Campionato italiano e per la Mitropa Cup. Sui 1400 chilometri che si snodavano fra i passi dolomitici Rolle, Brocon, Falzarego e Sella, le Lancia Fulvia Coupé HF diedero una straordinaria prova di gruppo classificandosi in quattro fra le prime cinque. I punti guadagnati con la vittoria consentirono a Cella di diventare campione italiano dei rally.

La stagione successiva iniziò il 14 gennaio 1967 dal Rally di Montecarlo con la nuova regola che imponeva al massimo otto pneumatici per l'avvicinamento e altrettanti per le prove finali, a meno che gli equipaggi interessati accettassero una penalizzazione del 12% sui loro tempi. Questo condizionò un po' tutti. Ma in particolare la prestazione dell'equipaggio di punta, Cella/Lombardini, forzato a usare pneumatici sbagliati in un momento cruciale della gara. Il risultato complessivo fu però accettabile: secondi assoluti Andersson/Davenport, quarti Cella/Lombardini, quinti Munari/Harris, undicesimi i privati Gatti/Druetti, dicias-

settesimi Zasada/Leszczuk. Grazie alle Fulvia intanto cresceva in Italia la febbre del rallysmo. Il 9-13 febbraio 1967 due HF con Toivonen e Cella corsero il Rally di Svezia. Cella cadde nell'insidia di una pietra nascosta dalla neve rompendo la coppa dell'olio. Toivonen ottenne il sesto posto nonostante il motore zoppicasse per l'infiltrazione di neve fresca polverizzata che entrava nel circuito di alimentazione. Accantonata questa nuova esperienza della quale tener conto in futuro, il 22 febbraio 1967 le HF nella prima versione con il motore 1216 cc affrontarono la loro ultima gara da vetture ufficiali: il Rally di Sanremo. Nonostante fossero date per favorite, questa volta la migliore fra le Lancia Fulvia HF fu quella di Anderson/Davenport, che si classificarono terzi. Nella prova successiva, il 16 marzo nel Rally Stoccarda-Lyon Charbonnières entrò in azione la Lancia Fulvia Rallye 1.3 HF. Iniziò così il secondo capitolo dell'affascinante storia delle HF.

Sopra, a sinistra, 14-20 gennaio 1967, Rally di Montecarlo.

La Lancia Fulvia Coupé HF di Ove Andersson

e John Davenport che si classificarono secondi assoluti.

Sopra, a destra, la Lancia Fulvia Coupé HF di Gatti/Druetto, piazzatisi undicesimi assoluti.

Sotto, Sandro Munari, alla sua prima esperienza sulla neve con la Lancia Fulvia Coupé HF, si classificò quinto assoluto.



Tre metri e mezzo di prestigio

Piccola nelle dimensioni, ma grande nei contenuti. Lussuosa, ma economica. Anticonvenzionale ma classica. Uguale a nessuna, la Lancia Y è rimasta al vertice del segmento fino all'arrivo della Ypsilon.

Arbitrario del successo di un'automobile è il tempo. Si può quindi definire successo vero quello della Lancia Y. Debuttò nel 1996 superando ogni aspettativa di vendita e rimase al vertice del segmento fino all'arrivo della Lancia Ypsilon nel 2003. Il successo poggiò sulla meccanica solidissima e prestazionale, unita a uno stile personale e innovativo: un'automobile con tutto per non essere uguale a nessuna. I designer immagina-

rono uno stile con forti richiami alla tradizione della Casa, moderna ma senza essere alla moda. Ne risultò una city-car non convenzionale. I progettisti concentrarono in poco più di tre metri e mezzo i contenuti di auto più grandi: raffinatezza, comfort, sicurezza, finiture, ricchezza di equipaggiamento ed elevate doti dinamiche.

Gli elementi di stile più originali sono ancora oggi i volumi che si interse-

cano o si sovrappongono generando un forte effetto plastico, oltre che grafico con l'armonia generata dalle linee di intersezione. La calandra e i fanali sono sottesi fra due archi sovrapposti che si intersecano ai lati, così gli indicatori di

Sotto, a sinistra, una Lancia Y Elefantino Blu nella tinta giallo Tropicia introdotta appositamente per questa versione insieme con il rosso Tiziano e il blu Metrò.

Sotto, la plancia caratterizzata dall'imbottitura in tinte giovani e dal fondo degli strumenti colore alluminio.



A sinistra, lo stemma smaltato che decorava il montante centrale delle Lancia Y Elefantino Blu.



A sinistra, il motore Fire 1108 che debuttò come entry level nella Lancia Y Elefantino Blu del 1997. A destra, una Lancia Y Elefantino Blu 1.1 dotata del motore Fire 1108 cc.



Sotto, la pratica plancia portaoggetti con il quadro strumenti. Gli acquirenti delle Y indicarono la qualità delle finiture dell'abitacolo al secondo posto fra i motivi dell'acquisto.



bassorilievo equilibra i pieni. Un altro vuoto è in basso nel paraurti, una fascia nera lo mette ancora più in negativo, aumentando la leggerezza e la dinamicità del posteriore. Nella coda due archi delimitano i fanali ma qui hanno i colmi dalla stessa parte, così la linea di tangenza ritaglia i fanali con la parte appuntita verso l'interno. Nell'abitacolo il tratto fondamentale è la classe fatta di cura costruttiva, attenzione ai dettagli, accostamenti cromatici raffinati e anche di razionalità. La plancia è scavata per formare un pratico piano portaoggetti. La strumentazione è al centro come nelle Mini degli anni Sessanta. Il quadro strumenti ripropone le intersezioni di archi del design esterno. Gli archi sono

o quattro secondo le versioni. Da sinistra il primo, piccolo, racchiude l'indicatore del livello della benzina, segue l'arco della scala del contagiri nei modelli che ne sono dotati, quindi al centro l'arco del tachimetro, che in basso incontra l'ellisse del display del contachilometri e dell'orologio, infine l'ultimo



Il modello 1995-2003



A sinistra, Lancia Y LX con la calandra più grande, lo scudo paraurti di nuovo disegno, la modanatura perimetrale ora in tinta vettura e la Y cromata sul parafrangente anteriore. A destra, sul retro si notano il nuovo scudo paraurti e la nuova ripartizione dei colori nei fanali.



arco contiene il termometro dell'acqua. Alla sofisticata razionalità della plancia fa riscontro la consolle centrale "tipo radica".

Al lancio i motori disponibili erano due benzina a iniezione derivati dai collaudati propulsori Fiat: uno di 1242 cc con 60 cv, l'altro di 1370 cc con tre valvole per cilindro e 80 cv. Anche i cambi erano due (a cinque marce o a variazione continua), tre gli allestimenti LE, LS, LX. Incredibile la scelta delle tinte: 100 tonalità diverse, grazie al programma Kaleidos messo a punto per questo modello giocando su 12 colori base.

Il pubblico gradì la nuova Lancia. Nel primo anno di commercializzazione le vendite superarono gli obiettivi prefissati, conquistando il 15% nel seg-

mento. Risultato eccellente, considerando che la Y si rivolgeva alla fascia alta del mercato. Fra le motivazioni all'acquisto la prima era la linea, seguivano la qualità delle finiture interne, il prestigio del marchio, la maneggevolezza e il consumo. Individuate le preferenze, la Lancia nel 1997 dedicò ai giovani la versione Elefantino Blu, distinta appunto dall'elefantino Lancia sul montante centrale. Era più semplice nelle dotazioni, più spigliata nelle *nuances* (calandra in tinta carrozzeria, consolle e fondo strumenti alluminio; gamma di colori arricchita con rosso Tiziano, giallo Tropici e blu Metrò), ma soprattutto "giovane" nel prezzo grazie a un nuovo motore di 1100 cc. Nello stesso tempo per la fascia alta del mercato debuttò la 1200 con



16 valvole e 86 cv, capace di oltre 175 km/h con migliore accelerazione e sorprendentemente con consumi più bassi. Unico elemento distintivo: la scritta 16V sul montante centrale. Nel 1998 il motore a 16 valvole equipaggiò anche la versione Elefantino Rosso con finiture giovani e prezzo più abbordabile.

Sempre più ricca

Nel 2000 arrivò il primo restyling, mentre la gamma si arricchì di dotazioni importanti come l'airbag per il guidatore (tutte le versioni), l'ABS (Elefantino Rosso e 1.2 16V LX), il telecomando delle serrature (LS), il climatizzatore (LS 16V ed Elefantino Rosso), i cerchi in lega di nuovo disegno (LX). Pochi interventi senza toccare i lamierati diedero l'idea di una Y più grande nelle dimensioni percepite, più attaccata alla strada e più moderna. Il frontale divenne più "importante" con la calandra più grande e lo scudo paraurti con un "pieno"

Sopra, il posto di guida della Lancia Y LX seconda serie con il volante di nuovo disegno, la grafica degli strumenti rinnovata e la consolle centrale in tinta antracite.

A destra, la seconda serie della Lancia Y Elefantino Blu con la calandra in tinta vettura come la prima serie. Sotto, a sinistra, la Lancia Y nella versione speciale Unica Steel introdotta nel 2002.

Sotto, la Lancia Y Vanity introdotta nel 2002 con le due nuove tinte (grigio Botticelli e nero metallizzato).



basso dove prima era un "vuoto". Realtà e percezione: due facce di una medaglia. Ecco quindi la modanatura nera che prima divideva la fiancata tingersi in tinta carrozzeria per dare l'idea di un'auto più compatta. Ecco il vuoto sul paraurti posteriore riempirsi per diventare una leggera convessità che genera un riflesso di luce sul quale la vettura sembra appoggiarsi, apparendo meglio assettata sulla strada. Ritoccati anche i fanali, dove la zona bianca della luce di retromarcia diventa trasparente e consente

di vedere in profondità. Cambiano, infine, le ruote o i copri-ruota in tutte le versioni (tranne nella Elefantino Rosso). All'interno il volante prende lo stile dalle Lancia delle classi superiori, mentre il padiglione con le antine parasole, plafoniere e maniglie passa al grigio chiaro uniforme, per aumentare il senso di luminosità. La consolle centrale mantiene colori differenti secondo le versioni. Sulla Elefantino Blu dove prima era grigio alluminio, ora è in color titanio. Sulla LS l'antracite lucido diventa lucido. Antracite lucido anche per la plancia della LX, che prima era stampata con effetto legno.

Sulla Elefantino Rosso il grigio alluminio sostituisce il titanio. Nella strumentazione cambiano la grafica e le spie, ora a led, mentre nei modelli di punta il navigatore satellitare diventa di



LANCIA Y 1.4i 12V (1996)

- Numero cilindri: 4 in linea
- Alésaggio e corsa: 82 x 64,9 mm
- Cilindrata totale: 1370 cc
- Potenza massima: 59 cv a 4000 giri/min
- Rapporto di compressione: 9,85:1
- Distribuzione: un albero a camme in testa, 3 valvole per cilindro
- Alimentazione: iniezione elettronica Bosch Monomotronic
- Impianto elettrico: 12V, batteria 40 Ah
- Trazione: anteriore
- Cambio: 5 marce + RM
- Frizione: monodisco a comando idraulico
- Telaio: scocca portante con telaietto ausiliario anteriore
- Rapporto finale: 4,071:1
- Sospensioni anteriori: sistema McPherson, con molle a elica e montanti telescopici
- Sospensione posteriore: bracci longitudinali, molle a elica
- Freni: anteriori a disco, posteriori a tamburo
- Cerchi: 5,5 J x 14
- Pneumatici: 185/60 R14 82H
- Carreggiata anteriore: 1410 mm
- Carreggiata posteriore: 1395 mm
- Lunghezza: 3723 mm
- Larghezza: 1690 mm
- Altezza: 1435 mm
- Peso in ordine di marcia: 920 kg
- Velocità massima: 170 km/h
- Consumo: 7 litri/100 km a 120 km/h

serie. Cambiano gli appoggiatesta, più grandi e aperti al centro; nuovi infine i tessuti. La Y rimase così fino alla fine acquistando in più motori ecologici conformi alle norme del 2001. L'operazione di pulizia degli scarichi fece perdere un

po' di potenza al 16V, che rimane in ogni modo brillante. La Y uscì di scena nel 2003 lasciando sulla propria scia tre versioni speciali: la Elefantino Blues dotata di uno speciale impianto Hi Fi, la Unica e la Vanity con tinte e allestimenti specifici.



IL MODELLO DA COLLEZIONE