

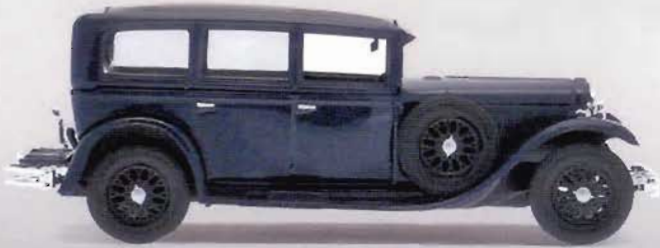
LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

29



LANCIA DILAMBDA - 1928



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

LANCIA



Adele Lancia ne facevano parte un uomo da sempre vicino alla famiglia come l'ingegner Pompeo Vaccarossi e tre manager di provata fedeltà come Gracco, Zorzoli e Vittore Palchetti, inviato a dirigere lo stabilimento di Bolzano. Seguiranno, nei mesi successivi, la riorganizzazione della rete commerciale e quella dell'intera architettura direzionale dell'impresa, divisa ora in nove direzioni settoriali: tecnica, vendite all'estero, vendite Italia, contabilità generale, approvvigionamenti, ricambi, officine, officina veicoli industriali, Bolzano. Il processo di riorganizzazione si sarebbe concluso nel 1945 con la nomina a direttore generale di Arturo Lancia, che aveva maturato significative esperienze di lavoro all'estero, con il compito di assicurare una pronta ripresa dell'azienda e preparare la successione di Gianni Lancia, figlio di Vincenzo, allora poco più che ventenne.

All'attivismo organizzativo dei primi anni Quaranta faceva da contrappunto una condizione aziendale sempre più precaria in seguito all'entrata in guerra dell'Italia. Il 1940 sembrava essere stato ancora un anno normale. La relazione di bilancio, nell'informare gli azionisti che tutti gli sforzi erano rivolti a "ottemperare alle richieste di materiali" connessi "all'attuale stato di guerra", ribadiva la ferma volontà di rimanere fedele alla *mission* aziendale: "la nostra mente è purtuttavia volta allo studio e alla preparazione della produzione automobilistica, che ci verrà richiesta al momento della vittoria e del conseguente definitivo periodo di pace". Un auspicio che nei mesi successivi sarebbe stato smentito drammaticamente.

La guerra e la conseguente chiusura dei mercati internazionali avevano determinato una brusca contrazione della domanda di autovetture, inducendo, come si è visto, l'azienda a concentrare gli sforzi nella produzione di veicoli pesanti e camion militari. Al termine del primo anno di guerra le commesse militari erano giunte a coprire circa il 75% del fatturato: l'esercito era diventato il maggior cliente della Lancia, arrivando ad assorbire l'80-90% della produzione. Entro la primavera del 1941 l'azienda aveva ricevuto

Le città del Nord furono duramente colpite dai bombardamenti alleati. Il centro di Milano dopo uno delle incursioni di bombardieri angloamericani.

ordinativi per 6798 camion modello 3Ro, in gran parte già consegnati. In tal modo era riuscita a compensare, almeno in parte, il crollo della produzione ordinaria di autovetture, passate nei primi anni di guerra dalle 3591 unità prodotte nel 1940 alle poche decine degli anni 1943-1945.

Nel 1941, nel timore di bombardamenti aerei su Torino, venne deciso di concentrare la produzione di autocarri nello stabilimento di Bolzano, una decisione che aveva ridotto fortemente le potenzialità degli impianti torinesi. Erano i primi segnali del precipitare degli eventi, in una situazione resa più difficile dalla confusione e dalla contraddittorietà delle richieste provenienti dalle autorità militari che impedivano una razionale pianificazione del lavoro, esponendo le imprese a impreviste difficoltà di ordine finanziario.

Un anno più tardi, tra novembre e dicembre del 1942, Torino venne ripetutamente colpita dalle forze aeree alleate: gli effetti dei bombardamenti sono drammatici. La città colpita mortalmente, si svuota: chi può fugge, con ogni mezzo. In queste condizioni, lavorare diventava sempre più difficile. Gran parte degli impianti sono fermi o hanno dovuto ridurre il lavoro, come alla Lancia dove, in seguito al danneggiamento di diversi reparti dello stabilimento di via Monginevro, la Direzione è stata costretta a sospendere 1100 operai.

Nel corso del 1943, mentre la situazione militare e politica va a rapidi passi verso il tracollo, la Lancia trasferisce la direzione tecnica a Padova, avvicinandola così a Bolzano dove nel frattempo sono state concentrate gran parte delle residue lavorazioni. E solo un artificio contabile – la possibilità, concessa da un decreto dell'11 febbraio 1943, di iscrivere a bilancio al loro vecchio valore i beni danneggiati o distrutti dalla guerra – consente di nascondere le pesanti perdite con cui si era chiuso quell'anno drammatico.

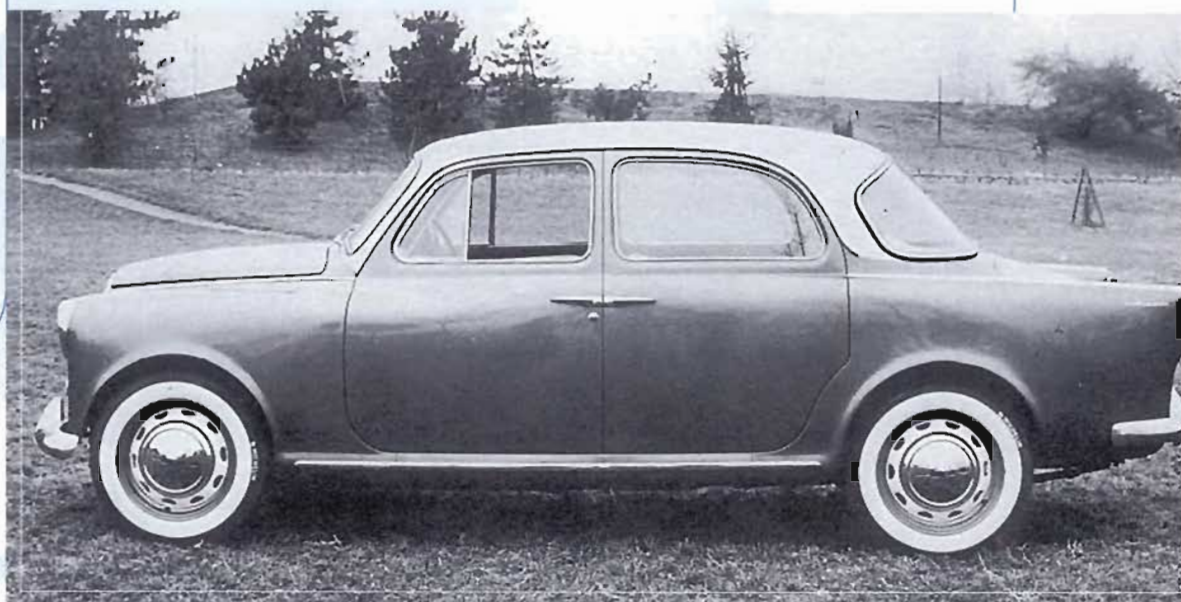
Suggerimenti e ipotesi

Con le "elaborate" i carrozzieri offrivano auto personalizzate che in più evitavano i tempi d'attesa imposti dai grandi costruttori. Le Lancia non furono toccate da questo fenomeno, tranne che con l'Appia II Serie.

Le Lancia Appia II Serie appartengono alla famiglia delle cosiddette "elaborate". Si tratta di modelli di serie nei quali i carrozzieri hanno realizzato finiture speciali.

Negli anni Cinquanta e Sessanta il fenomeno delle "elaborate" fu importante per le dimensioni del mercato e per i colori e le cromature messi in campo. Questi tipi di automobili ottennero molto successo perché permisero alla clientela di ottenere un'auto su misura quasi come fa oggi scegliendo fra i livelli di finitura, i colori e gli accessori offerti dai costruttori.

Allora le condizioni socio-economiche erano diverse. Le Case non rincorrevano la clientela con gamme complete di modelli, per ognuno dei quali offrivano infinite varianti e una gran quantità (quasi troppa) di accessori a pagamento. Fino alla metà degli anni Sessanta le Case attuarono invece una politica basata su pochi modelli con un unico allestimento, allo scopo di concentrare le loro risorse e le loro energie sull'aumento della produzione, l'esigenza prioritaria. La clientela poteva scegliere fra pochi modelli, poche tinte e pochi accessori con supplemento di prezzo. Questi di solito si limitavano alla tappezzeria in materiale plastico (un' apprezzata novità in quei tempi) e agli pneumatici con i fianchi bianchi. Anche con queste dotazioni, ogni esemplare di un certo modello di serie rimaneva drammaticamente



L'Appia elaborata da Canta con la verniciatura bicolore, i parafranghi rialzati, le codine a punta e il lunotto ampliato.

uguale agli altri. È per questo motivo che i produttori di accessori after-market si lanciarono con gran successo nella produzione di fregi, modanature, borchie, calandre, strisce colorate e altro che servivano per rendere la propria automobile un po' diversa.

Per lo stesso motivo i carrozzieri inventarono le cosiddette "elaborate", cioè le auto di gran serie rese più preziose dalla verniciatura speciale, dagli accessori che la Casa non offriva e dalle tappezzerie particolari. Così i maestri dello stile portarono le loro griffe a un pubblico più vasto e realizzarono un buon guadagno.

Anche i grandi stilisti come Giovanni Michelotti e Pietro Frua disegnarono una gran quantità di fregi, borchie e finiture calandre, mentre i più attivi nelle elaborazioni estetiche delle auto di serie furono i carrozzieri minori come Canta, Francis Lombardi, Monterosa, Motto e Scioneri. Tuttavia anche i grandi come Touring e Zagato non rinunciarono a qualche puntata nel ricco mercato delle "elaborate". Die-



A sinistra, Francis Lombardi, oltre ad alzare i parafranghi posteriori montò un lunotto panoramico che lo costrinse a inclinare negativamente il montante posteriore con il risultato di spostare visivamente all'indietro le masse. Sotto, Monterosa intervenne sul frontale con una calandra orizzontale ispirata alla Flaminia. Ritoccò anche le creste dei parafranghi e usò tinte contrastanti per il padiglione e le fiancate. In basso, a parte il discutibile tegolino sui fari, appare piuttosto equilibrata l'Appia modificata da Motto nei parafranghi e nel lunotto.

tro ai colori e alle cromature c'erano anche altre ragioni: per esempio le lunghe liste d'attesa imposte dalle Case la cui produzione era insufficiente a soddisfare la domanda. I clienti impazienti erano disposti a pagare un prezzo maggiorato pur di avere subito il modello che sognavano. Le "elaborate" costavano fino a 100.000 lire più del modello base. Con questo supplemento di prezzo si aveva diritto alla verniciatura bicolore, a una maggior profusione di cromature, ai rivestimenti interni esclusivi ed eventualmente a qualche ritocco nella linea della calandra e dei parafranghi. Il fenomeno delle "elaborate" trovò motivazione e spinta



anche nell'impetuoso sviluppo industriale degli anni Sessanta. Infatti, molte aziende non finanziarono la propria crescita tramite le banche, ma acquistando a rate lotti di vetture che poi rivendevano in contanti con sconti equivalenti a un ragionevole interesse passivo. Molti carrozzieri entrarono in questo giro, i loro clienti ebbero così l'opportunità di acquistare auto veramente speciali a prezzi ragionevoli e soprattutto di poterle guidare subito. Il fenomeno delle "elaborate" riguardò principalmente le Fiat. Infatti, le Lancia già di per sé distinguevano il proprietario dagli altri automobilisti per

Sotto, la prima proposta di Scioneri caratterizzata da una fantasiosa fascia di colore sulla fiancata. A destra, la coda della vettura proposta da Scioneri. Si notano i parafranghi che terminano con le codine e il tegolo sopra il lunotto.



classe ed eleganza. Inoltre, proprio per la signorilità, i clienti Lancia non erano quelli che smaniavano per la lunga attesa della vettura nuova. L'improvvisa apparizione di tante Lancia Appia elaborate fra il 1958 e il 1959 sembra essere quindi anomala. In effetti, è anomala perché alla base del fenomeno, che in ogni modo rimase isolato a quel modello e a quel biennio, ci furono motivazioni diverse. La principale fu che la Direzione della Lancia voleva rinnovare l'Appia II Serie e sapeva benissimo che nessuno come i carrozzieri aveva la conoscenza dei gusti del pubblico e sapeva trasformarla in proposte convincenti. Per questo motivo, contrariamente al solito, la casa offrì ai carrozzieri un discreto numero di Appia II Serie da elaborare esteticamente con l'intesa che dalle loro proposte avrebbe poi tratto indicazioni per la futura III Serie.

Per ordine alfabetico iniziamo da Canta che propose la verniciatura bicolore, i parafranghi anteriori e posteriori rialzati, le codine a punta e il lunotto ampliato. Francis Lombardi non toccò il frontale, ma lavorò molto sulla coda alzando la cresta dei parafranghi e modificando il montante posteriore per alloggiare il lunotto panoramico. Ciò lo costrinse a cambiare la forma del finestrino posteriore, che prese un'inclinazione negativa tale da spostare visivamente all'indietro le masse. Per accentuare tale spostamento ottico delle masse, che non era sgradevole, ricorse poi all'espedito grafico di una modanatura lucida che fece nascere da un'ampia curva davanti alla porta anteriore per poi slanciarla all'indietro per la restante lunghezza della fiancata. Monterosa lasciò invariato il padiglione e operò un intervento radicale sul frontale, dove sostituì la calan-

Sotto, a sinistra, la seconda proposta di Scioneri con la calandra orizzontale e i parafranghi anteriori più squadri. Sotto, a destra, la coda della seconda proposta di Scioneri, nella quale rimane il tegolo sopra il lunotto.





A destra, l'Appia elaborata da Canta con la verniciatura bicolore, con una barretta cromata sui parafranghi anteriori e con quelli posteriori prolungati con codine a punta che creano l'effetto di una coda "cadente". Sotto, Vignale allungò i parafranghi anteriori e posteriori senza rialzarli. Ottenne anche lui una coda "cadente". In basso, Zagato rialzò la cresta dei parafranghi posteriori, abbassò un poco la linea del cofano motore e appiattì il bordo superiore della calandra Lancia.



che tuttavia non rialzò, ottenendo così l'effetto di una coda "cadente". Vignale allungò i parafranghi anteriori e posteriori senza rialzarli e ottenne anche lui una coda un po' "cadente", che non riuscì a correggere nemmeno con l'espedito grafico di una modanatura rettilinea sulla fiancata. Zagato rialzò la cresta dei parafranghi posteriori e abbassò impercettibilmente la linea del cofano motore, quindi appiattì il bordo superiore della classica calandra Lancia e fece ricorso a una tinta metallizzata extra serie. Quest'ultimo fu il

dra verticale con una orizzontale ispirata da quella della Lancia Flaminia. Ritoccò anche la coda con il consueto innalzamento delle creste dei parafranghi e infine verniciò in tinta contrastante il padiglione e le fasce laterali, nelle quali pose una modanatura cromata sulla linea inferiore di separazione delle tinte.

Rocco Motto lasciò invariata la calandra, mise un discutibile tegolino sopra i fari, allineò i parafranghi anteriori con i posteriori rialzandoli, aumentò le dimensioni del lunotto e pose una modanatura rettilinea poco sotto la linea di cintura.

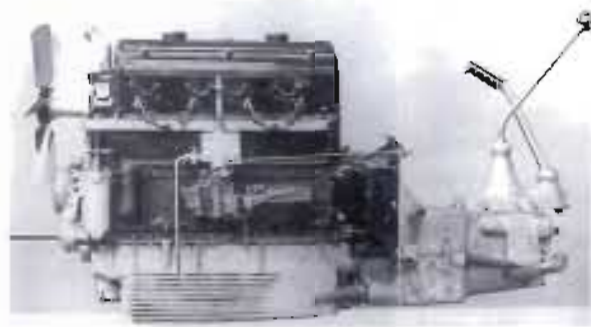
Scioneri formulò due proposte simili nel lunotto dotato di un tegolino, ma diverse nelle verniciature (in tinta unita o bicolore) e nei frontali per uno dei quali mantenne la calandra originale, mentre per l'altro applicò una mascherina ad andamento orizzontale dopo avere rialzato i parafranghi anteriori oltre i posteriori. Touring lavorò con poca convinzione limitando il suo intervento alla verniciatura bicolore, a una barretta cromata sui parafranghi anteriori e al prolungamento dei parafranghi posteriori

solo suggerimento che la Lancia colse da Zagato per l'Appia III Serie, mentre da Monterosa e Scioneri prese il consiglio della calandra orizzontale.



Il sogno americano e il risveglio

Concepita per gli Usa, la Dilambda fu dirottata in Europa dove diventò una star per cilindrata, proporzioni e prestazioni. La vestirono i migliori carrozzieri, l'acquistarono i migliori clienti.



Sopra, l'autotelaio di un prototipo del 1928 equipaggiato con i sedili baquet che allora si usavano per i collaudi su strada.

Sopra, il gruppo motore-cambio della Lancia Dilambda caratterizzato da una tecnologia raffinata. Sopra, a sinistra, un autotelaio della seconda serie (riconoscibile dagli strumenti tondi).

Nel 1927 Vincenzo Lancia stava studiando una vettura di maggior cilindrata da affiancare alla riuscitissima Lambda quando un uomo d'affari americano in rappresentanza di un gruppo finanziario del suo Paese gli prospettò di costruire un modello calibrato per il ricco mercato degli Stati Uniti. Sarebbe stato assemblato in un rilevan-

te numero di esemplari oltre Oceano da una apposita società, utilizzando motori e cambi provenienti dall'Italia. Le prospettive economiche dell'operazione sembrarono molto buone, perciò Vincenzo Lancia orientò verso le esigenze della nuova ipotesi gli studi già avviati per la già programmata nuova vettura con il motore con 8 cilindri a V stretto e

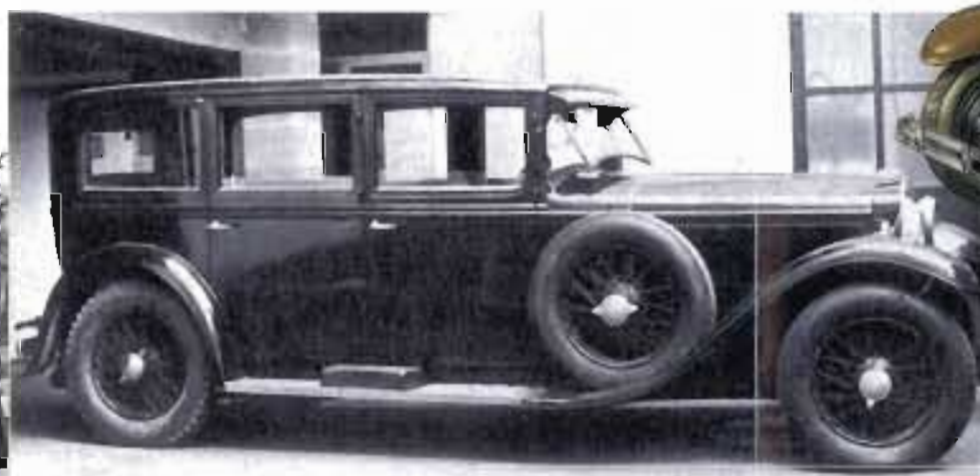
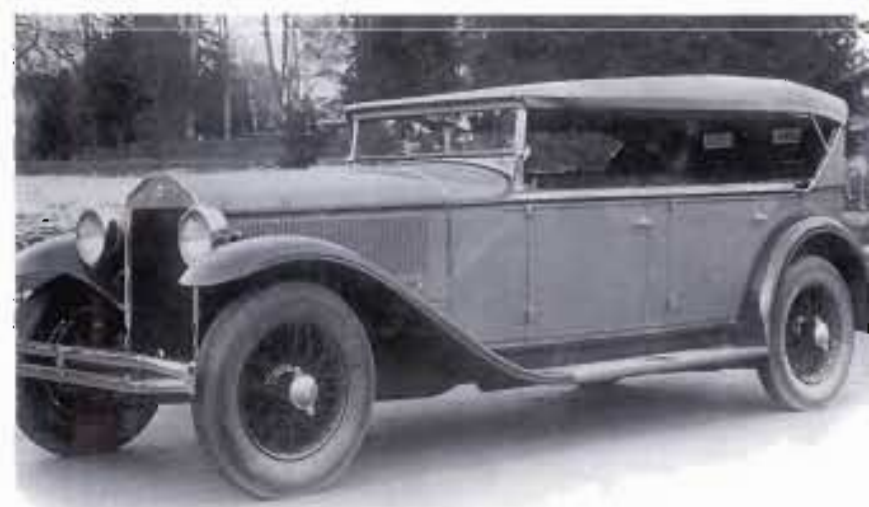
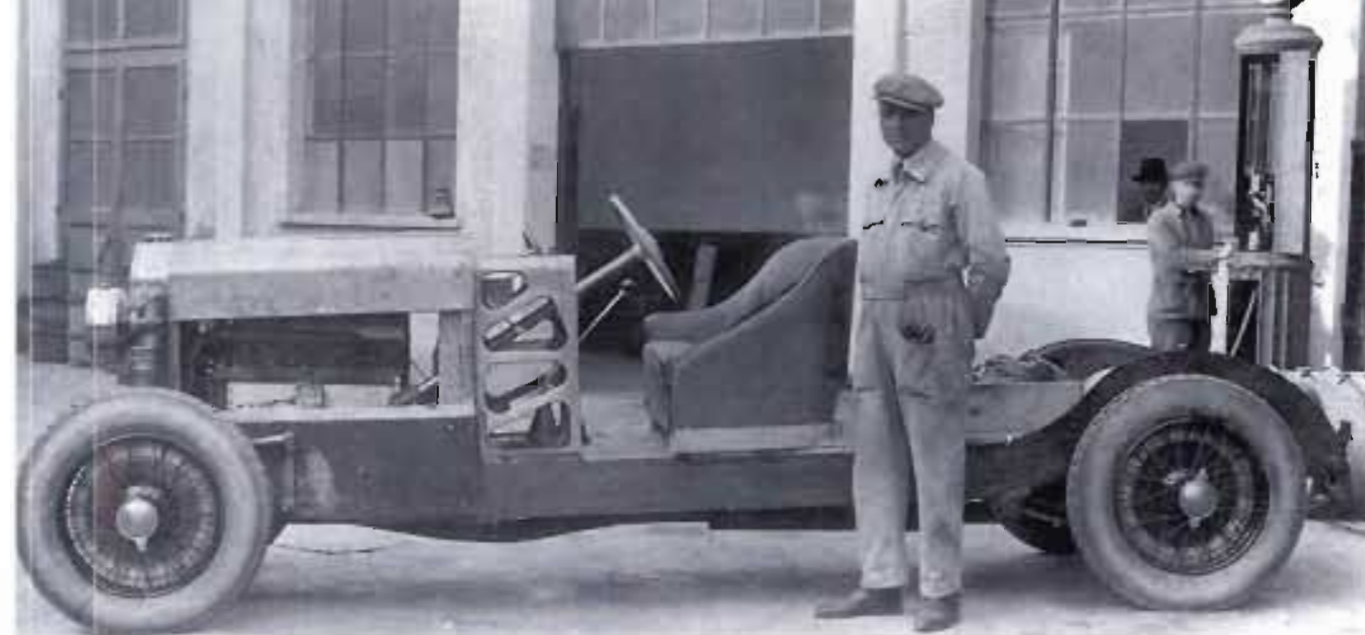
il telaio costituito da alti longheroni in lamiera sciolata. La nuova situazione condizionò la cilindrata del nuovo modello, che da circa 3 litri fu portata a 4 per accontentare l'interlocutore americano. Per lo stesso motivo anche diversi

altri particolari costruttivi tennero conto delle sue petulanti pretese. L'americano chiese inoltre una decina di prototipi completi di carrozzerie di lusso da presentare alla clientela americana con adeguata solennità. Vincenzo Lancia accon-

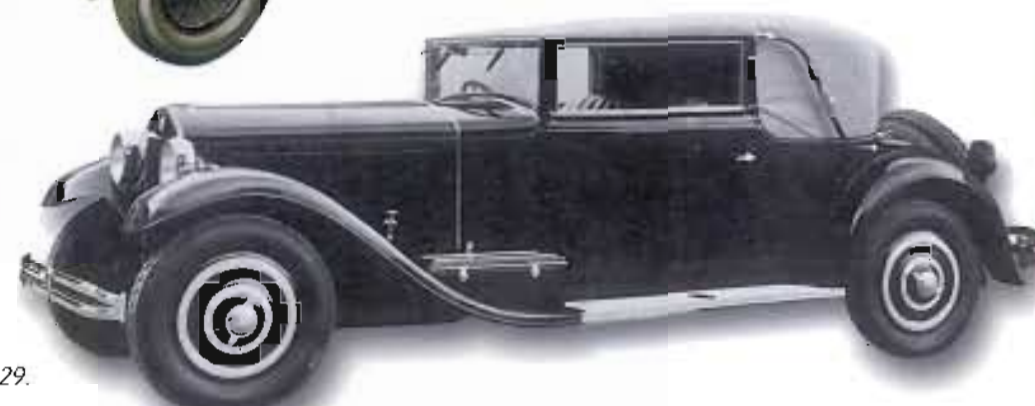
discese anche a questa ennesima richiesta e quando i lussuosi prototipi furono pronti si imbarcò sulla stessa nave che li avrebbe trasportati negli Stati Uniti. Dopo qualche giorno di permanenza a New York, capì che l'affare si stava rivelando un raggio perché gli americani rifiutarono di pagargli le dieci auto com-

plete già in suolo americano. Tale convinzione diventò certezza quando la tardiva richiesta di informazioni sulla serietà commerciale dei suoi interlocutori diede risultati a dir poco preoccupanti. Lancia tornò subito in Italia. Poco dopo, sbrigate le complesse formalità burocratiche per il ritorno dopo la mancata importazione, arrivarono in patria anche i prototipi. Sfu-

mato l'affare americano, Lancia adattò il nuovo modello al mercato europeo in primo luogo riportando alla concezione originale i particolari modificati su richiesta americana. La sostanza meccanica rimase la stessa. Il motore con 8 cilindri a V di 24° (un brevetto Lancia) conservò quindi tutte le sue peculiarità. Fra queste ricordiamo l'originale distribuzione con l'albero a camme in testa che rimaneva nella sua posizione anche togliendo la testa, il termostato per la regolazione della temperatura dell'acqua di raffreddamento, il filtro dell'olio autopulente a dischi, la lunga triplice catena che muoveva la pompa dell'acqua, la ventola, lo spinterogeno, la pompa dell'olio, la dynamo e trainava pure la catena secondaria che muoveva l'al-



Sopra, una Lancia Dilambda con la carrozzeria berlina di serie. Lo stile è sobrio e rispettoso della tradizione in coerenza con la clientela di destinazione. Sopra, a destra, disegno in trasparenza di una Lancia Dilambda berlina. A sinistra, una Lancia Dilambda 227 con una sobria carrozzeria torpede realizzata da Viotti nel 1929. A destra, una bella cabriolet con finiture "gran lusso" eseguita da Pinin Farina nel 1930.





A sinistra, una imponente Sedan realizzata dagli Stabilimenti Farina nel 1930. Questo tipo di carrozzeria insieme alla Coupé de Ville era riservato alle occasioni formali.



A sinistra, una luminosa berlina Weymann carrozzata nel 1931 dall'inglese Mulliner, noto specialista degli autotelai Rolls Royce. Sopra, una svelta berlina carrozzata nel 1932 dagli Stabilimenti Farina. Nella coda si notano le due ruote di scorta poste in posizione inclinata.



Sotto, con questa berlina del 1933 Pinin Farina scardinò le convenzioni consolidate con una linea assolutamente innovativa. In basso, a destra, un'altra bella realizzazione di Pinin Farina caratterizzata da linee molto dinamiche e arrotondate.



Sotto, una lussuosa Coupé de Ville realizzata da Castagna nel 1933. A dispetto del rigore formale imposto per questi tipi di carrozzeria, si notano i primi accenni all'arrotondamento delle forme



bero a camme. L'intervento principale riguardò il bel telaio con longheroni in lamiera sciolata dotato di lubrificazione centralizzata, che fu irrobustito controventando i longheroni con travi a X, anch'esse sciolate, e disponendo il serbatoio del carburante a chiusura della parte posteriore con funzioni di traversa di irrigidimento.

Le sospensioni anteriori conservarono lo schema a ruote indipendenti concettualmente simile a quello della Lambda, mentre quelle posteriori sfoggiarono la raffinatezza delle articolazioni poste su cuscinetti ad aghi e fissate alla parte rigida con l'interposizione di giunti con l'anima in gomma, i cosiddetti silent-block che evitavano il propagarsi delle vibrazioni dalle parti mobili a contatto con la strada alle parti fisse. Con la cilindrata di 4 li-

tri e la potenza di 100 cv la Dilambda si pose nel rarefatto empireo delle auto più esclusive d'Europa, accanto alle Rolls Royce, alle Delahaye e alle Mercedes. Il suo debutto commerciale coincise con l'inizio della crisi economica innescata dal crollo delle borse americane, ma la Dilambda riuscì in ogni modo a ritagliarsi la sua bella fetta di mercato grazie alle straordinarie qualità, fra le quali vi erano le prestazioni, la silenziosità, la maneggevolezza eccezionale per un'auto di tali dimensioni, la dolcezza nella guida aiutata dalla grande coppia motrice ai

bassi regimi e la fenomenale frenata garantita da quattro grandi tamburi in alluminio con fasce interne in acciaio. La Lancia fornì direttamente alla clientela solo Dilambda con carrozzerie berlina e torpedò, mentre affidò ai carrozzieri specializzati l'allestimento delle versioni personalizzate per la clientela più facoltosa ed esigente. I carrozzieri, anche quelli stranieri come il britanni-

co Mulliner (uno specialista in Rolls Royce) e il francese Marcel Pourtout, a loro volta fecero a gara nel vestire il prestigioso autotelaio e realizzarono coupé de ville, coupé, spider e berline royal di eccezionale bellezza, che si distinsero nei più importanti concorsi d'eleganza dell'epoca. Alla Dilambda prima serie prodotta solo nel-

la versione con il passo di 3480 mm (sigla 227) nel 1931 seguì la seconda serie nella quale furono possibili anche il passo di 3475 mm (sigla 232) e il passo corto di 3290 mm (sigla 229). La modifica più

appariscente nel motore riguardò il diverso sistema di azionamento della ventola del raffreddamento, mentre nell'autotelaio interessò l'impianto frenante, reso ancora più efficiente da un servofreno Dewandre a depressione.

Dal punto di vista estetico gli esemplari della seconda serie sono con una certa approssimazione riconoscibili per il trattamento della calandra con persiane verticali, ma questa non è una regola perché la maggioranza degli autotelai della seconda serie fu vestita dai carrozzieri esterni che spesso trattarono la calandra a loro piacimento per intonarla alle esigenze delle loro creazioni. A tale proposito ricordiamo che le Dilambda carrozzate contribuirono in modo determinante all'evolversi del design

LANCIA DILAMBDA (1928-1935) Modelli 227 (passo 3480 mm), 229 (passo 3290 mm), 232 (passo 3475 mm)

Numero cilindri: 8 cilindri a V di 24°
Alesaggio e corsa: 79,37 x 100 mm
Cilindrata totale: 3960 cc
Potenza massima: 100 cv a 3800 giri/min
Rapporto di compressione: 5,25:1
Distribuzione: valvole in testa, albero a camme in testa, bilancieri
Alimentazione: un carburatore Zenith 105 DC
Impianto elettrico: 12 V, 2 batterie per 75 Ah
Trazione: posteriore
Cambio: a 4 velocità + RM
Frizione: monodisco a secco
Autotelaio: longheroni e traverse a X, serbatoio a chiusura della parte posteriore
Sospensione anteriore: ruote indipendenti con schema Lancia
Sospensione posteriore: assale rigido con balestre semiellittiche, ammortizzatori tipo Hartford
Freni: meccanici a tamburo (con servofreno nella seconda serie)
Pneumatici: 16-50 (16-45 nella seconda serie)
Sterzo: a vite e ruota
Carreggiata anteriore: 1440 mm
Carreggiata posteriore: 1440 mm
Peso autotelaio: 1710 kg
Velocità massima: 120-130 km/h secondo i tipi di carrozzeria

automobilistico e contribuirono ad aprire un periodo di forti mutamenti nel quale l'architettura delle carrozzerie passò dalle linee rigorosamente verticalizzate, parenti di quelle delle carrozze, alle linee più morbide, arrotondate e inclinate all'indietro che segnarono i primi passi delle idee dalle quali poi si svilup-

parono le linee aerodinamiche che caratterizzarono le automobili della seconda metà degli anni Trenta. La Lancia Dilambda rimase in produzione fino al 1935, negli ultimi anni solo nella forma di autotelaio per i carrozzieri che proprio in questo periodo realizzarono le loro proposte più ardite.



IL MODELLO DA COLLEZIONE