

# LANCIA



## TORY COLLECTION

nto anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

32



LANCIA BETA TREVİ VX - 1980



€ 9,99 - quattordicinale  
ISSN 1971 - 1670



9 771771 167061

### HACHETTE



# Le difficoltà della ripresa

La "serrata" degli stabilimenti decisa il 12 giugno 1948 segnò la fine di ogni ipotesi di collaborazione tra Direzione aziendale e rappresentanza operaia, aprendo una stagione di dure contrapposizioni.

La paralisi della produzione di veicoli pesanti, nel corso del 1947, pose la Lancia in una condizione di obiettiva difficoltà. Esclusa per ragioni "di ordine sociale una politica di licenziamenti di massa", bisognava fare comunque i conti con una situazione che

minacciava di diventare insostenibile per il bilancio aziendale. E che andava affrontata, anche a costo di compromettere il clima di collaborazione con il Consiglio di gestione e la Commissione interna, arrivati a esercitare, nell'immediato dopoguerra, una notevole capacità di intervento sulla vita di officina.

Inizialmente, per fronteggiare il cattivo andamento delle vendite, si era pensato fosse sufficiente ridurre l'orario di lavoro dello stabilimento di Bolzano da 48 a 40 ore alla settimana, ma di fronte alla paralisi del lavoro ci si rese conto che quella misura non era sufficiente. Occorreva procedere alla riduzione generalizzata dell'orario di lavoro. Dopo averne informato il Consiglio di gestione, la Direzione diede corso al provvedimento, modulando la riduzione dell'orario sulle necessità dei vari reparti. In totale, dei 7105 operai Lancia solo per 1653 era previsto il manteni-

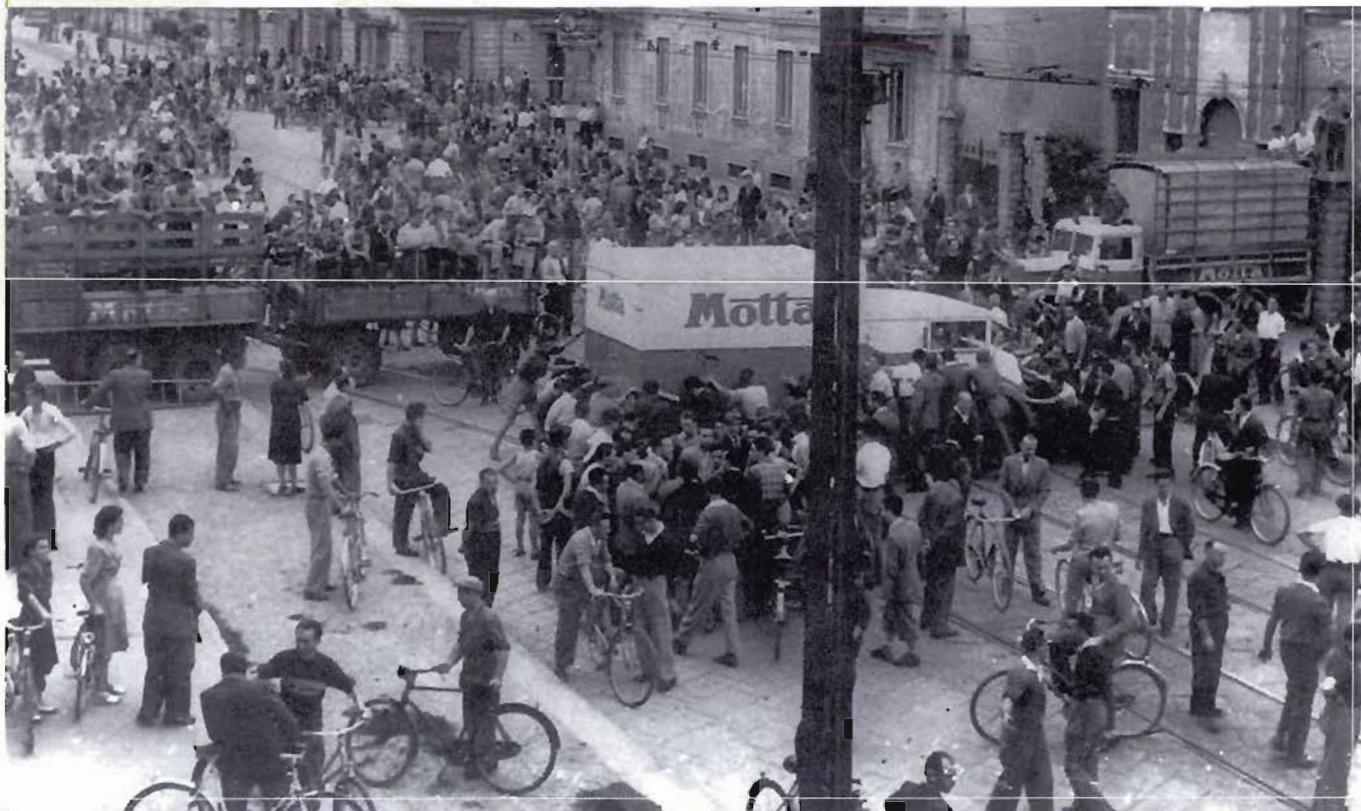


Il dirigente comunista Giancarlo Paietta alle prese con la polizia durante lo sciopero generale del dicembre 1947.

mento dell'orario pieno. Il provvedimento sarebbe dovuto entrare in vigore lunedì 7 giugno 1948.

La reazione della controparte sindacale non si fece però attendere. Rifiutatasi di controfirmare la decisione aziendale, la commissione interna nel corso di un comizio pubblico a Borgo San Paolo invitò le maestranze a rifiutare il provvedimento recandosi al lavoro con il solito orario, ma "senza bollare la cartolina" al loro ingresso in fabbrica.

Si venne così a creare una situazione di forte tensione, mentre la Direzione, che forse non si era attesa una reazione così ferma da parte delle rappresentanze operaie, si mostrava esitante, non volendo esacerbare ulteriormente gli animi. Di fronte al prolungarsi dello stallo, e incapace di



riprendere il controllo della situazione, il 14 giugno la Direzione della Lancia decise di far ricorso alla forza pubblica per sgomberare gli impianti. Così, secondo il resoconto dell' "Unità", "verso le 4 centinaia di agenti e carabinieri, entrati alla Lancia da via Monginevro e da via Caraglio, facevano uscire gli operai di turno addetti all'accensione dei forni e prendevano possesso dello stabilimento, dislocando tutt'intorno un ininterrotto cordone di armati. ...Nel frattempo la Direzione... faceva affiggere alle due entrate degli stabilimenti l'ordine di serrata".

In una Torino ormai alle prese con le avvisaglie di una profonda crisi industriale e segnata da forti lacerazioni fra le forze politiche, la serrata alla Lancia ebbe una vasta risonanza. Come risposta immediata a quella che veniva giudicata una sorta di prova generale della volontà padronale di rimettere in discussione l'equilibrio di forze all'interno delle grandi fabbriche, la Camera del lavoro indisse un'ora di sciopero generale cittadino. A quel punto fu chiaro come fosse interesse di tutti smorzare i toni, e chiudere una vertenza che rischiava di far deflagrare la situazione già difficile dell'industria torinese.

Il giorno successivo, martedì 15 giugno, l'Azienda accettava così di sospendere la serrata e di riprendere le trattative in Prefettura con i rappresentanti della Commissione interna. Alla fine si arrivò a un accordo che apparentemente non dava ragione a nessuno, ma, di fatto, suonava

*Lo scontro sociale toccò numerose aziende: nella foto manifestazione a Milano nel luglio 1948 contro i licenziamenti alla Motta.*

come una vittoria del fronte sindacale, che aveva ottenuto che la riduzione di orario fosse limitata a sole otto ore alla settimana (ad eccezione di 70 addetti per i quali l'orario era ridotto a 32 ore). Naturalmente sullo sfondo restava la questione, immutata nella sua gravità, di come rilanciare l'Azienda.

Qualche giorno prima dell'inizio della vertenza culminata nella serrata, Adele Lancia aveva scritto al prefetto di Torino facendogli presente le difficoltà determinate "dalla stasi improvvisa e totale del mercato dei veicoli industriali" e chiedendogli di attivarsi presso i competenti ministeri perché venisse varato un provvedimento di sostegno all'Azienda. In particolare veniva richiesto che l'Iri rilevasse lo stabilimento di Bolzano o, in alternativa, fosse consentito all'Azienda di licenziare la manodopera in esubero, circa 2000 unità. Soluzioni al momento impraticabili.

Tuttavia, forse anche per il timore di un precipitare della situazione, la Lancia ottenne un finanziamento di 100 milioni dalla Cassa di risparmio di Torino: una boccata di ossigeno importante, nel momento in cui si profilava la possibilità di dare un nuovo assetto tecnico e produttivo alla propria attività usufruendo degli aiuti del piano Marshall.

# Carrozzerie ormai dimenticate

**Parlare delle Lancia Lambda fuoriserie significa ricordare architetture automobilistiche lontane dai nostri giorni. Prima di tutto facciamo chiarezza sulle strutture e sulla terminologia.**

**L**e Lancia Lambda fuoriserie ci portano nel mondo delle *torpedo*, delle *coupé de ville*, delle *balloon*, delle *landaulet* e delle *phaeton*, tutte tipologie di carrozzerie scomparse. Orientarsi in questo piccolo mondo antico è difficile anche perché non c'è mai stato ordine nel lessico della carrozzeria. Un noto costruttore tedesco nel 1931 tentò di razionalizzare la nomenclatura delle auto apribili impiegando le lettere alfabetiche dalla A alla F. Indicò con A le convertibili con due posti, due porte e due finestrini; B quelle con due posti, due porte e quattro finestrini e così via fino alla F con sei posti, sei porte e sei finestrini. Il carrozziere inglese Salmons invece attribuì la lettera D alle cabriolet con quattro finestrini e C a quelle con sei finestrini. È evidente che non ci fu accordo nemmeno sulle lettere alfabetiche. Eppure poteva essere questa la via giusta per una cor-



*Sopra, il modernissimo autotelaio della Lancia Lambda nel quale per la prima volta il telaio vero e proprio fu integrato nella scocca, che in questo modo diventò portante. Sotto, un figurino della Lancia relativo all'ipotesi di una carrozzeria "balloon", in altre parole di una torpedo (aperta) trasformabile in guida interna (chiusa) mediante l'aggiunta di un tetto amovibile.*

retta catalogazione. Ancora oggi può essere divertente ipotizzare di usare le lettere alfabetiche per suddividere le carrozzerie in aperte (A), chiuse (B) e trasformabili (C); altre lettere potrebbero indicare tre volumi (X), due volumi (Y) e monovolume (Z), infine i numeri potrebbero definire nell'ordine: i posti a sedere, le porte e i finestrini. Così una Lancia Phedra sarebbe carrozzata BZ-7-5-6 e una Beta Spider sarebbe AY 2-2-2. Tuttavia, a meno di complicare oltremisura questo codice alfanumerico, non si evidenzerebbero certe parti importanti: per esempio un cassone, che sarebbe fondamentale per distinguere un camioncino da una berlina. Vista la difficoltà di razionalizzare, teniamo le vecchie definizioni, ma almeno chiariamo il significato di quelle che





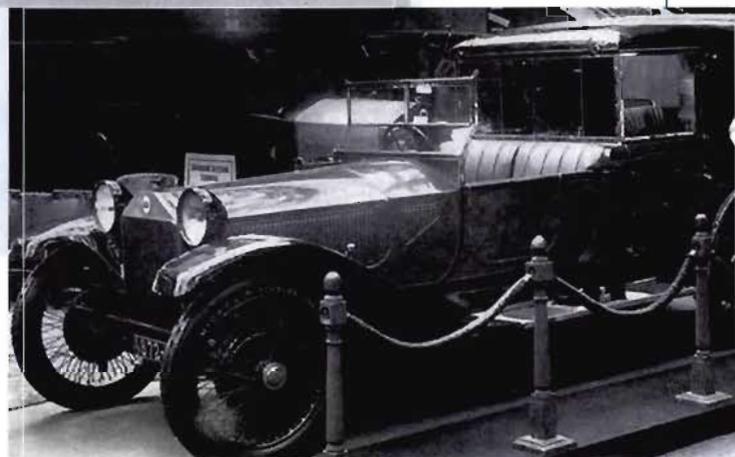
**CARROZZERIA VARESINA**  
Soc. An. VARESE

A sinistra, una Lancia Lambda con carrozzeria "coupé de ville" proposta della carrozzeria Varesina.

Sotto, una Lancia Lambda Torpedo trasformabile in "coupé de ville" realizzata dalla carrozzeria Alessio, attiva a Torino dal 1899 al 1929.

interessano le Lancia Lambda fuoriserie. Prima però ricordiamo che questo eccezionale modello della Lancia rivoluzionò la struttura dell'automobile perché non aveva un vero telaio, ma le funzioni a esso inerenti erano svolte dall'ossatura stessa della carrozzeria (scocca), che era portante e resisteva agli sforzi. Questa soluzione all'inizio limitò l'operatività dei carrozzieri, ma con la Lambda V serie la Casa fornì l'autotelaio tipo 217 con i fianchi bassi e privo della traversa dietro i sedili anteriori, lasciando più libertà ai carrozzieri. La situazione migliorò con gli autotelai corti 218 e 219 introdotti con la VII serie e infine con gli autotelai 221 (corto) e 222 (lungo) delle Lambda VIII serie, che lasciarono agli stilisti ancor maggiore libertà. Per questo, ma anche per l'evolversi delle tecnologie, le Lambda fuoriserie si presentarono con aspetti sempre più maturi.

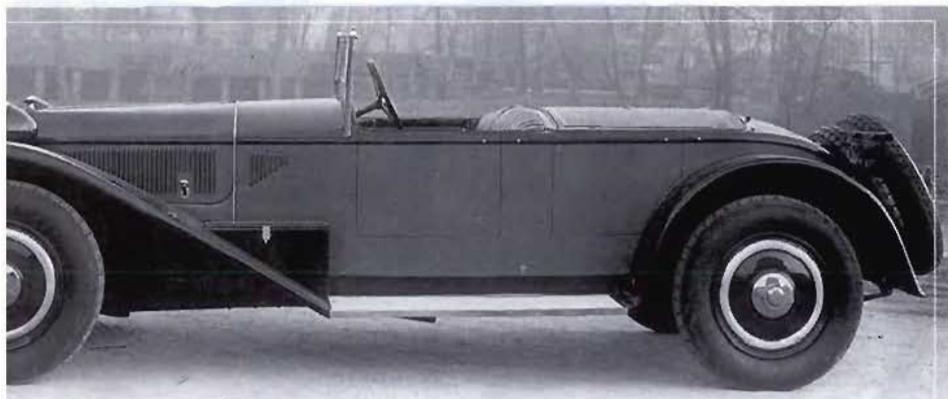
Iniziamo la rassegna dalla Balloon ipotizzata da Vincenzo Lancia nelle prime fasi della progettazione. Questa carrozzeria permetteva di trasformare una torpedo (aperta e sportiva) in una berlina (chiusa e più formale) applicando o



meno un tetto rigido amovibile. Vediamo ora il significato di torpedo e berlina. Requisiti fondamentali per una torpedo sono la carrozzeria aperta e la mancanza dei finestrini laterali; una leggera cappotta in tela è ammessa, quattro posti graditi, sei tollerati; ma non di più perché altrimenti si ha un torpedone, poi diventato sinonimo di autocorriera. Berlina deriva dalle carrozze chiuse usate a Berlino. Gli inglesi dicevano *saloon*, gli americani *sedan* oppure *tudor* (a due porte) e *fordor* (quattro porte). I tedeschi chiamavano

*Sotto, una slanciata Landaulet de Ville realizzata dagli Stabilimenti Farina su un autotelaio della VII serie.*





Con l'autista allo scoperto e i posti padronali al chiuso, le coupé de ville erano le più classiche e le più classiste fra le carrozzerie del passato. Vi si viaggiava isolati dall'autista, impartendo ordini con una cornetta. Esistevano le varianti *sedanca drophead coupé* e *sedanca de ville* (con la parte dietro configurata a cabriolet, rispettivamente con due e quattro porte), *salamanca* (cabriolet con quattro porte e quattro finestrini), *pullman de ville* (sei posti, sei finestrini) e *landaulette de ville* (sei finestrini e porzione posteriore del tetto apribile). È dunque sbagliata la definizione data dagli Stabilimenti Farina alla Lambda Landauette che presentiamo. Infatti, ha solo due porte. Ma all'epoca questa e altre licenze lessicali erano ampiamente tollerate.

genericamente *limousine* le auto chiuse, a volte precisando *viertüren limousine* (berlina quattro porte), *zweitüren limousine* (due porte).

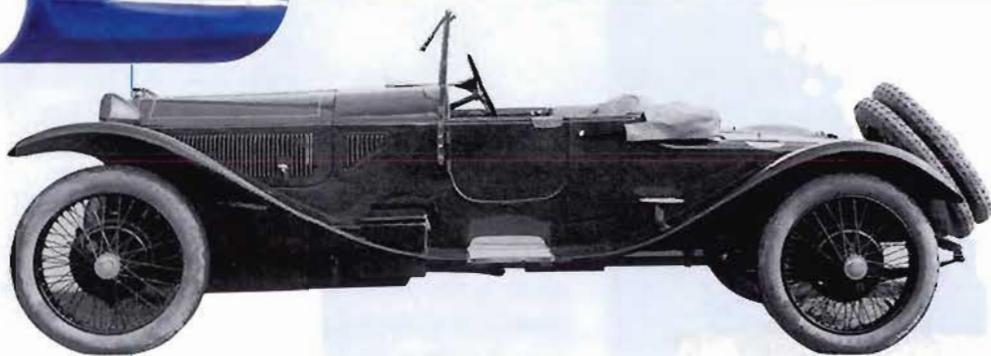
Le Lambda Coupé de Ville, che qui presentiamo nelle esecuzioni delle carrozzerie Varesina, Alessio e Stabilimenti Farina stanno a metà strada fra le auto aperte e quelle chiuse. Per capire basta pensare a un'auto chiusa con il padiglione tagliato (in francese *coupé*) nella parte anteriore e adatta per le occasioni formali in città (in francese *ville*).

Sopra, una compatta Phaeton realizzata dagli Stabilimenti Farina su un autotelaio della VIII serie. Nell'immagine i posti dietro sono coperti per dare alla vettura un aspetto più sportivo. Sotto, una Lancia Lambda VII serie carrozzata berlina royale da Touring utilizzando la tecnologia Weymann, che prevedeva un'ossatura di legno sulla quale si fissavano fogli di tela cerata che facevano da supporto all'imbottitura sulla quale infine si tendeva una finta pelle chiamata pergamoide.

Con la *landaulette* siamo arrivati alle carrozzerie trasformabili. Fra queste, oltre le torpedo già viste, c'erano le *phaeton*. Erano carrozzerie aperte con le due file di sedili separate da un pezzo di carrozzeria, al quale poteva essere fissato o meno un secondo parabrezza. Appartiene a questa tipologia la Lambda VIII serie Phaeton carrozzata dagli Stabilimenti Farina che presenta la particolarità di una copertura in materiale elastico per dissimulare i posti dietro quando non erano in uso. Parlando di materiali elastici, ri-

Parlando di materiali elastici, ri-



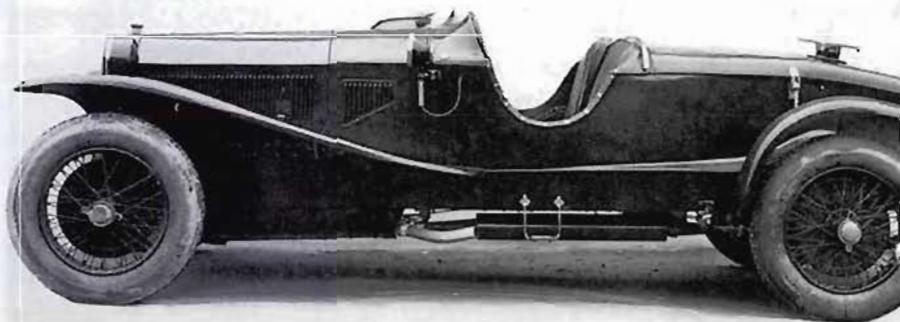


*A sinistra, un'asciutta Spider Corsa realizzata dalla Lancia in via sperimentale e probabilmente impiegata in qualche competizione dell'epoca.*

*Sotto, un'aggressiva Spider Corsa realizzata da Casaro con il sistema Kelsch, simile al Weymann ma con un diverso ancoraggio della carrozzeria all'autotelaio.*

cordiamo che negli anni Venti la tela impregnata di sostanze protettive o la finta pelle erano largamente impiegate nelle carrozzerie in alternativa ai pannelli metallici. Il sistema più diffuso era il Weymann, che prevedeva un'ossatura di legno sulla quale si fissavano fogli di tela cerata, che poi facevano da supporto a una imbottitura, sulla quale infine si tendeva una finta pelle chiamata pergamoido. L'inventore del sistema, Charles Torres Weymann, concesse oltre cento licenze di utilizzazione. In Italia la principale licenziataria fu la carrozzeria Touring, che in questo modo vestì diverse Lambda.

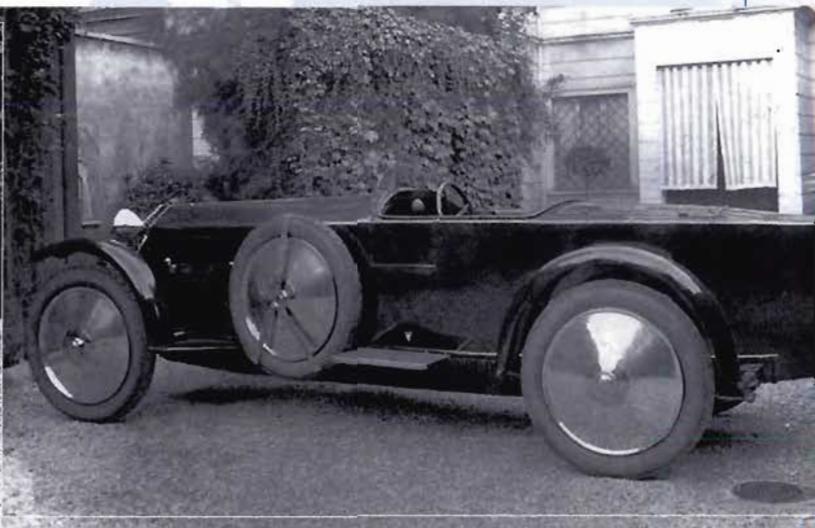
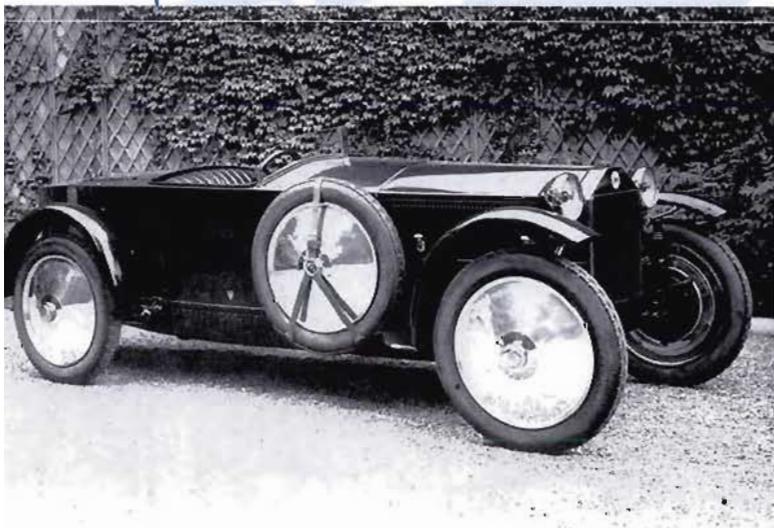
Veniamo ora alle carrozzerie a due posti più sportive, quelle che in Gran Bretagna si definivano *roadster* e negli Stati Uniti *speedster*. In Italia si chiamavano "torpedo a due posti" o più raramente *spider*, mentre si definivano "torpedo corsa" le auto apribili a due posti specificamente realizzate per le competizioni. Appartiene a questa tipologia l'asciutta Lambda che la Casa impostò come modello sperimentale e che poi la carrozzeria Casaro realizzò in qualche deci-



na di esemplari per le corse. Lo stesso Casaro realizzò poi per proprio conto altre Lambda da corsa. Per alcune di queste impiegò il sistema Kelsch, che era analogo al Weymann, ma prevedeva un diverso tipo di ancoraggio della scocca in legno alla struttura portante e reti metalliche invece di tela cerata come supporto per l'imbottitura sulla quale poi si tendeva la pergamoido. Fra le carrozzerie aperte ricordiamo infine le *bateau*, dette anche *skiff torpedo*. Avevano la coda a prua di barca ed erano generalmente carrozzate in legno. Era invece metallica la carrozzeria della deliziosa Lambda carrozzata dagli Stabilimenti Farina seguendo questo stile. Ordinata da un committente facoltoso e originale, era molto sportiva, ma era anche molto elegante grazie all'esecuzione accuratissima e alla presenza di accessori raffinati come i lucidi dischi che coprivano la "meccanica rustica" dei raggi delle ruote.

*Sotto, a sinistra, una deliziosa Lambda VII serie carrozzata "bateau" dagli Stabilimenti Farina.*

*Sotto, a destra, la stessa vettura vista di tre quarti posteriore. La coda spigolosa come la prua di una barca era molto di moda nelle auto sportive degli anni Venti.*



# Tre volumi e un compressore volumetrico

Nel 1980 Lancia presentò la Beta Trevi per attrarre la clientela ancora dubbiosa sulla coda fast-back della Beta originale. Nel 1982 la Trevi VX con il motore sovralimentato spinse le prestazioni a livelli d'eccellenza.

**A**l Salone dell'automobile di Torino nel maggio 1980 la Lancia fece debuttare una nuova variante della Beta. Anziché avere il padiglione e il coperchio del bagagliaio disposti in continuità su un unico piano, li aveva disposti su due piani distinti, così da dare luogo a una classica carrozzeria a tre volumi. La vettura fu chiamata Beta Trevi con un



A sinistra, una Lancia Beta 1800 con la caratteristica coda tipo fast-back. Sotto, una Lancia Beta Trevi 1600 del 1980. Il frontale e le fiancate si identificano con quelli della Beta a due volumi fino alle porte comprese, da lì in poi la parte terminale del padiglione e la coda sono del tutto nuovi.

A sinistra, sotto, il discusso cruscotto "gruviera" che la Beta Trevi condivideva con la berlina a due volumi. Progettato dagli architetti Dario e Mario Bellini, disponeva di 29 fori che contenevano altrettanti strumenti, spie e pulsanti.



chiaro richiamo ai tre volumi e con una velata allusione alla classica eleganza della celebre fontana romana. La nuova coda doveva assecondare i gusti della clientela che non aveva mai digerito la moderna dinamicità delle code fast-back, alla quale all'inizio degli anni Ottanta si era aggiunta quella ormai stufo dell'abuso che i costrut-

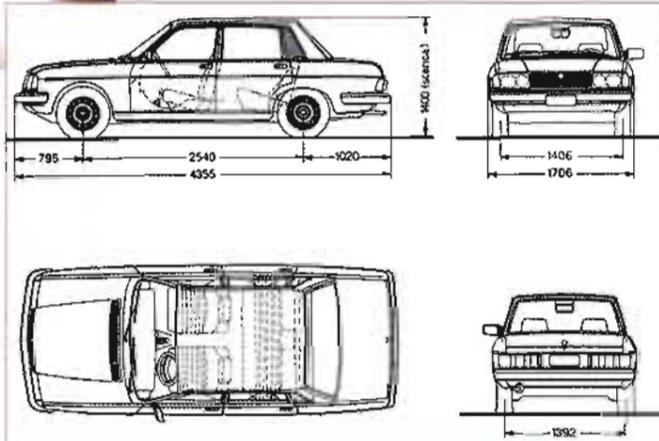
tori ne avevano fatto nel decennio precedente. Per intervenire con rapidità seguendo il nuovo orientamento, la Lancia chiese a Pininfarina di trasformare in una berlina a tre volumi la Beta, nata con la coda spiovente. I creativi del carrozziere torinese ottennero un risultato piuttosto felice, specialmente tenendo conto che operarono con un budget ridotto all'osso e che dovettero sottostare al vincolo di mantenere

A sinistra, una Lancia Beta Trevi VX del 1982. Si notano i suoi elementi distintivi: spoiler anteriore, sigla VX sulla calandra e cerchi in lega con pneumatici maggiorati. A destra, la vettura vista dall'alto: si nota il volume del padiglione separato da quello del baule. In alto, a destra, nella vista di lato la coda modificata appare in armonia con il resto, progettato alcuni anni prima.

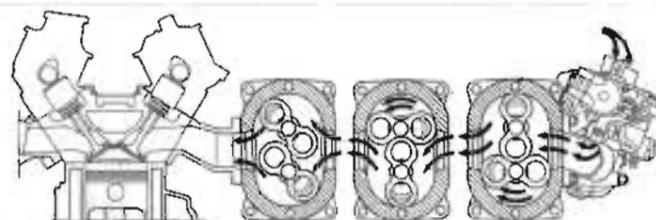
il più possibile i pannelli di lamiera di serie e di non toccare quello che nel gergo della carrozzeria si chiama "giroporte". A lavori conclusi, l'estetica della Beta Trevi coincise con quella della Beta a due volumi fino alla battuta posteriore delle porte dietro. Da qui alcuni artifici permisero di armonizzare la parte preesistente con una coda tutta nuova. Fra le astuzie stilistiche ricordiamo l'accento di spoiler sul tetto, che servì per ampliare

il lunotto, e i montanti posteriori decorati con rilievi orizzontali per mascherare l'assenza del terzo finestrino laterale. Il baule sostituì la coda spiovente con un proprio volume compatto, ma d'aspetto snello, grazie alla lunghezza superiore di 3 cm, ai fanali orizzontali, al profilo cromato sulla coda in continuità con le protezioni laterali e alla fascia color alluminio, che accentuava le linee orizzontali sul coperchio del baule e conteneva il marchio del costruttore e le scritte del modello. La Beta Trevi debuttò quasi contemporaneamente alla terza serie della Beta a due volumi e ne incorporò le modifiche





A sinistra, le dimensioni di massima della Lancia Beta Trevi.



A sinistra, il motore della Lancia Beta Trevi VX. Il compressore volumetrico è l'organo chiaro che si vede fra il carburatore e la testa.



In alto, a destra, schema del funzionamento del Volumex. L'aria passando dal carburatore (a destra) si mescola con la benzina. Il compressore (nelle tre figure al centro con i lobi in tre diverse posizioni) accelera il flusso, che arriva in pressione alla camera di scoppio.

più recenti, come lo scudo Lancia stilizzato, i lampeggiatori anteriori sui cantonali dei para-fanghi, i paraurti d'aspetto più robusto, lo specchio esterno carenato, le maniglie delle porte con leve orizzontali e così via. Il design della Trevi, discreto e poco appariscente, raggiunse l'obiettivo di piacere alla fascia di clientela alla quale era rivolto. Lo stesso non si può dire degli interni. In analogia con la due volumi, l'abitacolo presentò un innovativo cruscotto disegnato dagli architetti Mario e Dario Bellini e i sedili con una nuova forma e un nuovo rivestimento in panno Zegna. La qualità della lana trovò molti sostenitori, ma vi fu anche chi ne criticò l'eccessiva robustezza, accusandola di consumare i vestiti. Il cruscotto, che con un certo dispregio fu battezzato "gruviera", in apparenza ebbe più detrattori che sostenitori. Il nomignolo derivò dal fatto che gli strumenti, gli interruttori e le spie erano alloggiati in una serie di buchi praticati in una plancia piana. Gli strumenti erano razionalmente raggruppati nei fori più grandi, ma l'uniformità dei diametri confondeva la lettura e poteva capitare, per esempio, di scambiare la pressione

dell'olio con il livello della benzina. Gli interruttori dei servizi erano nella parte centrale e si azionavano infilando un dito nel buco giusto. Trovandosi per la prima volta davanti al "gruviera", il guidatore era preso dall'euforia di infilare le dita in tutti i "buchi magici", che sembrava contenessero tanti bottoni quanti ne contiene il cockpit di un jet supersonico. Subito però restava deluso quando scopriva di avere infilato il dito in una delle banalissime spie ben mimetizzate nei fori identici a quelli degli interruttori. Tutte queste sensazioni sparivano dopo avere preso confidenza con i comandi della vettura. Solo allora si apprezzavano le qualità del "gruviera" che, in effetti, fu promosso dall'utenza per la praticità nell'uso quotidiano e fu esposto per sei mesi al Museo d'Arte Moderna di New York. Dal punto di vista meccanico la Beta Trevi mantenne l'impostazione meccanica delle Beta a due volumi con una scelta di motori che comprendeva un 4 cilindri

bialbero di 1600 cc con 102 cv, uno di 2 litri a carburatori con 115 cv e uno di 2 litri a iniezione elettronica con 122 cv. Per tutte le versioni era disponibile di serie il cambio manuale a cinque marce, ma a richiesta e con supplemento di prezzo si poteva ottenere una trasmis-

sione automatica a tre marce. Al Salone di Torino del 1982 la gamma delle Beta berlina, coupé e HPE di 2 litri si arricchì delle versioni sovralimentate mediante compressore volumetrico a lobi tipo Roots. La Trevi così equipaggiata si chiamò VX, dove la sigla aggiuntiva significava Volumex. Il propulsore di 2 litri a carburatori fu adeguato alla sovralimentazione riducendo il rapporto di compressione da 9,5:1 a 7,5:1; cambiando la fase della distribuzione; montando pistoni rinforzati, adottando il radiatore dell'olio e sostituendo le normali valvole con altre dotate di riporti di stellite

per l'aspirazione e di anelli al sodio per lo scarico. Il compressore volumetrico a lobi permise di elevare la potenza a 135 cv, consentendo altresì di aumentare la coppia a 21 kgm. Dal punto di vista delle prestazioni ciò si tradusse in una velocità massima di oltre 190 km/h anziché di 176 km/h e in uno scatto che permise a tranquilli comandatori di umiliare ai semafori i ragazzini alla guida di automobili sportive. Per una questione legata un po' alle prestazioni e un po' all'immagine, la versione VX fu dotata di pneumatici maggiorati montati su cerchi in lega di disegno specifico e di uno spoiler anteriore che permetteva immediatamente di riconoscerla dalla versione aspirata. Un solo anno dopo la VX debuttarono le Trevi della seconda serie, che si chiamarono solo Trevi, perdendo la denominazione Beta. Nella gamma rimase però la versione sovralimentata, che mantenne la sigla VX. Rispetto alla serie precedente vi furono lievi modifiche esterne: spoiler anteriore più grande, montanti posteriori con tre listelli verticali, lampeggiatori anteriori bianchi invece di arancio, baule senza fascia color alluminio, scritte con nuova grafica e rivestimenti interni ritoccati. Piccole modifiche nei dettagli riguardarono anche l'abitacolo, ora dotato di nuove e più funzionali maniglie di apertura delle porte e di sedili leggermente rivisti sia nella forma, sia nei tessuti. Dal punto di vista meccanico, la maggiore novità sulle berline normali riguardò l'allungamento dei rapporti della trasmissione al fine di ridurre i consumi, l'adozione dell'accensione elettronica Ma-

**LANCIA BETA TREVI VX (1982-1984)**

**Numero cilindri:** 4 in linea  
**Alesaggio e corsa:** 84 x 90 mm  
**Cilindrata totale:** 1995 cc  
**Potenza massima:** 135 cv (DIN) a 5500 giri/min  
**Rapporto di compressione:** 7,5:1  
**Distribuzione:** due alberi a camme in testa  
**Alimentazione:** un carburatore Weber 36 DCA e un compressore volumetrico a lobi  
**Accensione:** elettronica  
**Cambio:** 5 marce + RM  
**Frizione:** monodisco a secco  
**Rapporto finale:** 19/62  
**Tipo costruzione:** solidale con la scocca  
**Sospensione anteriore:** schema McPherson, barra stabilizzatrice, ammortizzatori telescopici, molle elicoidali  
**Sospensione posteriore:** bracci trasversali paralleli e montanti tipo McPherson, barra stabilizzatrice, molle elicoidali  
**Freni:** a disco, circuito superduplex, con servofreno  
**Ruote:** cerchi in lega leggera con pneumatici 185/65 HR 14  
**Passo:** 2540 mm  
**Carreggiata anteriore:** 1406 mm  
**Carreggiata posteriore:** 1392 mm  
**Lunghezza:** 4355 mm  
**Larghezza:** 1706 mm  
**Altezza:** 1400 mm  
**Peso:** 1195 kg  
**Velocità massima:** oltre 190 km/h  
**Consumo:** 7,7 litri/100 km a 90 km/h; 13,5 litri/100 km ciclo urbano



Sopra, una Lancia Beta Trevi VX seconda serie. Si notano i ritocchi ai lampeggiatori e allo spoiler.

A sinistra, la vettura vista di lato. La modifica più evidente riguarda i montanti posteriori con tre listelli verticali al posto della fitta serie di rilievi orizzontali.



IL MODELLO DA COLLEZIONE

relli "Digiplex" con correttore d'anticipo digitale e l'aggiunta del dispositivo "cut-off" per interrompere istantaneamente l'afflusso del carburante in fase di rilascio dell'acceleratore. La Lancia Trevi VX seconda serie

rimase invariata rispetto alla precedente e proseguì la propria carriera commerciale fino ai primi mesi del 1985, quando aveva già debuttato la Lancia Thema anche con la versione i.e. turbo (novembre 1984).