

LANCIA



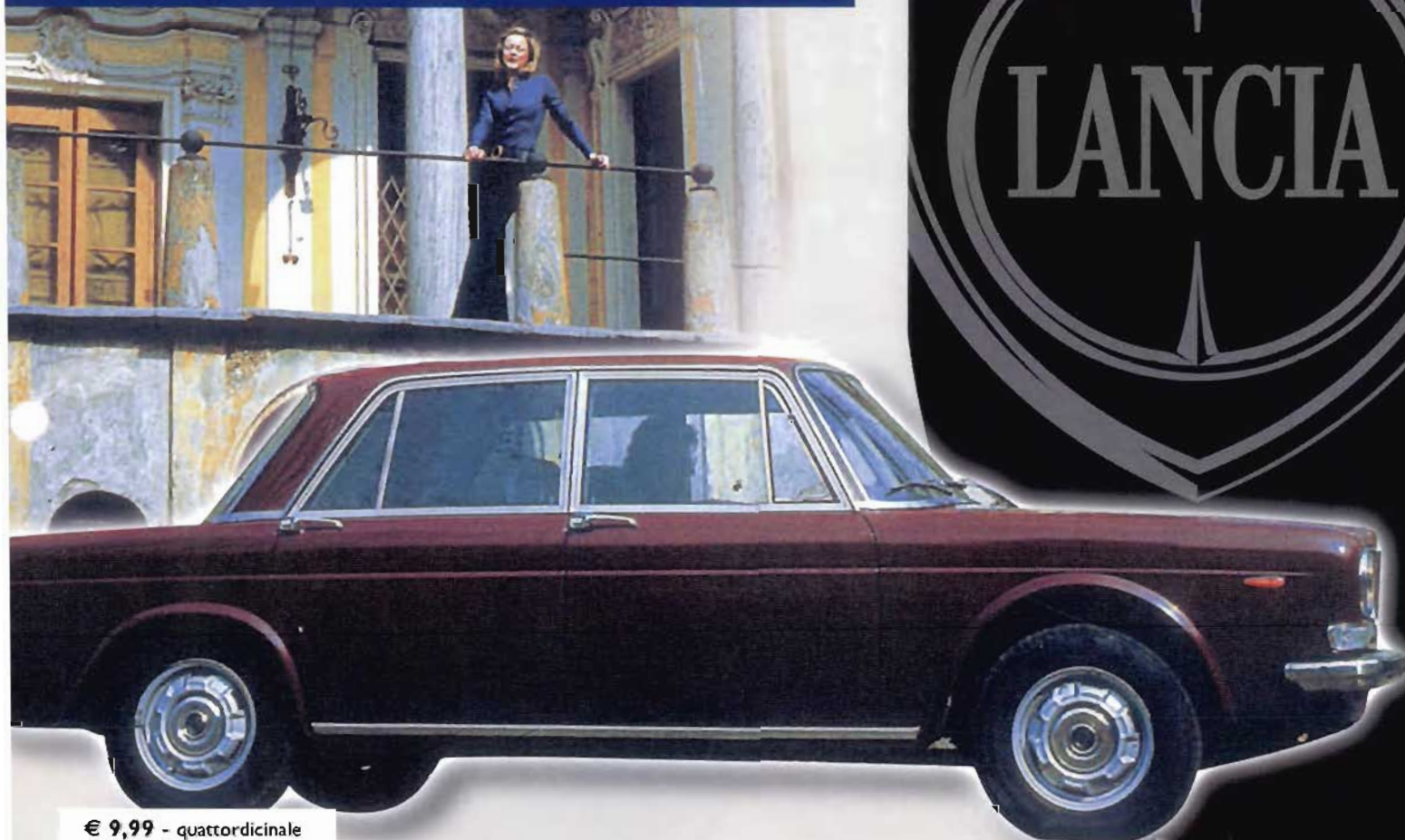
STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

36



LANCIA 2000 - 1971



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE



Il ritorno delle Lancia alle competizioni

Gianni Lancia giunto alla Direzione in un momento irto di difficoltà decide di impegnare l'azienda nel settore corse, fidando nelle ricadute commerciali e di immagine dei successi sportivi.

Malgrado si fosse fatto le ossa come pilota e lavorando nel reparto corse della Fiat, Vincenzo Lancia non aveva mai voluto impegnarsi nella costruzione di vetture appositamente studiate per le competizioni sportive. Conoscendo da vicino il mondo dell'automobilismo si era convinto, infatti, che la realizzazione di auto da gran premio avrebbe assorbito risorse tecniche e progettuali in misura sproporzionata alle ricadute commerciali sulla produzione ordinaria. Per le stesse ragioni Lancia si era invece impegnato nella preparazione di vetture di serie per la partecipazione a competizioni sportive su strada, gare allora molto seguite e frequentate da un pubblico di appassionati che rappresentava una clientela preziosa per un'azienda che aveva costruito il suo successo sul binomio di qualità ed elevate prestazioni.



Il pilota Manuel Fangio accanto a una Lancia Aurelio GT B20 VI Serie dinanzi al grattacielo Lancia a Torino nel 1957.

A partire dal 1927 successive serie di Lambda appositamente preparate per le gare avevano preso parte con ottimi risultati alle prime Mille Miglia e alla Targa Florio, spesso condotte da privati, a cui comunque la Lancia non ave-



va mai fatto mancare il proprio appoggio. Furono proprio i successi ottenuti in queste competizioni, in cui resistenza e adattabilità ai diversi percorsi erano i fattori determinanti, a consacrare l'immagine di affidabilità, leggerezza e tenuta di strada delle vetture Lancia. Un successo di immagine conseguito a costi molto contenuti, a conferma delle doti imprenditoriali di un uomo come Vincenzo Lancia.

Naturalmente la guerra e in seguito le difficoltà di una ripresa che si presentava densa di incognite avevano molto ridotto l'impegno dell'azienda su questo fronte. Necessità ben più pressanti stavano di fronte a coloro che erano chiamati a prendere in mano le redini di una Casa incerta tra proseguire lungo le linee di una produzione di alto artigianato o imboccare con decisione la strada di un rinnovamento tecnico e produttivo.

La decisione del giovane Lancia, da poco assunto alla Direzione, di impegnare l'azienda nella realizzazione di un nuovo modello, l'Aurelia, che sarà presentata nel 1950, fu una scelta coraggiosa e fortunata. Un anno più tardi, nel 1951, verrà messo a punto un modello coupé immaginando di poter ripetere la strategia di Vincenzo: partecipare in forma semiufficiale a manifestazioni sportive con lo scopo di promuovere il nuovo modello. L'esordio

della nuova vettura è travolgente. Nel 1951 l'Aurelia GT B20, con una configurazione molto vicina a quella di serie, arriva seconda alla Mille Miglia dietro la Ferrari 4500 di Villorresi. La guida il biellese Giovanni Bracco, che poi, in coppia con il giornalista e gentleman driver Giovanni Lurani, si aggiudicherà con facilità la 24 Ore di Le Mans nella classe delle due litri.

Per il nuovo anno, la Lancia decide di accrescere il suo impegno nel settore corse, mettendo a punto una speciale serie di sette B20 con carrozzeria in alluminio e motore di potenza di poco superiore ai 100 cv. Anche se iscritte alle competizioni a nome dei rispettivi piloti, le vetture sono di proprietà dell'azienda e gli stessi piloti, ricorda Guido Rosani, sono legati da regolare contratto con la casa di via Monginevro. L'anno si chiude con il quarto posto assoluto di una Lancia alla Carrera Panamericana del 1952, una competizione ormai entrata nel mito. I successi delle B20 danno nuovo smalto al marchio Lancia e quel che più conta è che contribuiscono in misura notevole alle fortune commerciali dell'Aurelia, i cui volumi produttivi sono notevoli in rapporto alle possibilità tecniche e organizzative dell'azienda.

Lusingato dai risultati ottenuti con le B20 Gianni Lancia decise allora di ampliare il suo impegno nelle gare e aprire un nuovo capitolo nella storia dell'azienda di famiglia allargando la partecipazione sportiva alla categoria Sport e affidando a Vittorio Jano, che si era messo in luce lavorando nella squadra corse dell'Alfa Romeo, la progettazione dei primi prototipi.



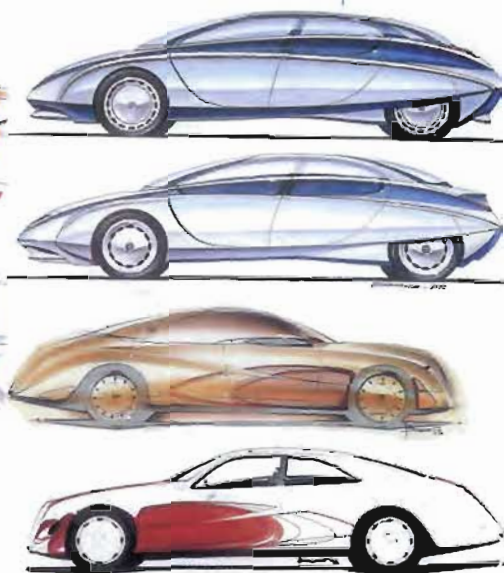
Sopra, la Lancia Aurelia GT B20 di Umberto Maglioli alla partenza di una tappa della Carrera Panamericana del 1952 accanto a una Mercedes. A destra, una Lancia D20 inseguita dalla Jaguar C di Stirling Moss alla 24 Ore di Le Mans del 1953.

A scuola da Vincenzo Lancia

Nel 1997 il Centro Stile Lancia ha individuato le idee avveniristiche della dream-car Dialogos nelle radici culturali del Marchio. Il prototipo è stato fonte d'ispirazione per i modelli futuri.

La dream-car Lancia Dialogos, presentata al Salone di Torino del 1998, ha scardinato antichi capisaldi dell'architettura automobilistica soprattutto nell'interno. Ha voluto che fosse così il designer americano Mike Robinson, allora responsabile del Centro Stile Lancia. In una recente intervista ha rivelato di essere diventato lancista da studente, quando fu folgorato dalla vista della Lancia Stratos 0, un oggetto incredibile, che cambiò radicalmente l'architettura dell'automobile con la quale aveva in comune solo quattro ruote. "È lì che voglio andare da grande - si disse - a Torino dove c'è gente capace di concepire automobili come la Lancia Stratos". Il sogno di ragazzo si concretizzò davvero quando nel 1996 la Direzione del Gruppo Fiat, chiamandolo alla guida del Centro Stile Lancia, lo invitò a immaginare una nuova ber-

Sopra, a sinistra, il concetto della Dialogos è contenuto in questo bozzetto: un abitacolo accogliente come il soggiorno di casa, capace di adattarsi a tutte le esigenze dei passeggeri e di esprimere lo spirito della tradizione Lancia. Sopra, a destra, alcuni disegni relativi alla prima fase di ricerca dello stile eseguiti dai designer della Lancia nel maggio 1997. Si individua già il concetto della berlina di lusso di grandi dimensioni, ma le forme sono ancora lontane da quelle definitive. A destra, figurini di ricerca del giugno 1997 in una fase più avanzata e più vicina alla definitiva. Nei disegni in blu si vede il concetto Agorà poi scelto per lo sviluppo.





Sopra, i tre modelli in scala 1:1 delle Tikal, Agorà e Arca messi a confronto per la scelta finale.

A destra, il modello in scala della prima ipotesi per l'interno.

Sono già presenti i sedili a sbalzo dei quali quelli anteriori possono ruotare di 180°. Il pavimento piatto è ancora in legno e la lunga colonna dello sterzo termina con un volante circolare. Sotto, il disegno del frontale. Da qui sono stati sviluppati sia il frontale della Dialogos, sia il frontale della Lancia Thesis poi prodotta in serie.



lina Lancia di prestigio. La prima cosa che chiese ai suoi collaboratori fu di cercare nelle radici culturali del marchio lo spirito che rendeva uniche e inimitabili le automobili che uscivano dallo stabilimento Lancia. "Dobbiamo immaginare - disse Robinson ai designer del Centro Stile - cosa ci chiederebbe di fare Vincenzo Lancia se fosse qui". Il geniale fondatore della Casa divenne così una specie di *project leader* virtuale e la sua filosofia dell'innovazione nella tradizione guidò ogni momento dello sviluppo della Dialogos. Dalle vecchie Lancia i designer ripresero i temi dell'armonia della composizione architettonica e quello della facilità di accesso all'abitacolo. Così nella Dialogos ritornarono le porte che si aprono ad armadio sull'ambiente interno. Proprio sull'interno i designer attuarono la principale provocazione della Dialogos, una vera e propria rivoluzione che partì da una osservazione apparentemente banale, ma sicuramente giusta e profonda. Strano che nessuno ci aves-

se pensato prima. L'osservazione elementare fu che le prestazioni e il piacere della guida non erano più i criteri esclusivi che spingevano a desiderare ed eventualmente acquistare un'automobile. Infatti, l'automobilista degli anni Novanta trascorrevva in macchina molto più tempo che in passato e già c'era qualcuno che iniziava a domandarsi se quello del viaggio non fosse per caso un tempo sprecato o quanto meno un tempo che sospendeva forzatamente il flusso della vita quotidiana.

Emergevano quindi nuovi bisogni dei passeggeri, che chiedevano di essere gratificati da un'architettura degli interni che garantisse un maggiore agio, che permettesse una maggiore libertà di movimento, che consentisse continuità alle attività quotidiane, che offrisse più possibilità di interazione con i compagni di viaggio e con il mondo esterno. A tutto ciò si opponeva il fatto che l'automobile è un guscio metallico con barriere e ostacoli che limitano la libertà di chi è all'interno e ne condizionano i comportamenti. La materialità di quel guscio non si poteva eliminare. "Ma si può attenuare il senso di costrizione - pensò Robinson - e ridurne gli effetti sgradevoli, studiando un ambiente capace di adattarsi a chi lo abita". Fece un parallelo con i costi-



ti e le calzature: "Non ci si ricorda di essere fasciati da un abito e di avere i piedi costretti nelle scarpe se l'abito e le scarpe sono fatti a regola d'arte. Così un'automobile ben pensata e ben costruita deve offrire condizioni di abitabilità che facciano dimenticare la sua stessa presenza".

Partendo da queste riflessioni, i designer del Centro Stile Lancia provarono a immaginare uno spazio abitabile capace di dare più senso e più dignità al tempo trascorso in automobile, trasformandolo in un'esperienza positiva e appagante per i sensi, che non provocasse uno stacco così con gli ambienti della quotidianità. I temi che Mike Robinson e i suoi collaboratori affrontarono con maggiore impegno furono la salubrità della vita a bordo e la fruibilità dello spazio interno inteso come ideale continuazione di quello della casa o dell'ufficio. Per la salubrità trovarono nella tradizione la pelle e il legno, che da sempre sono per loro natura igienici e gradevoli ai sensi, e a questi affiancarono materiali e tecnologie nuovi. Per esempio il *soft-wood* impiegato per il retro schienale dei sedili, che è un'impiallacciatura di legno abbinata a uno strato resinato che la rende elastica e modellabile; oppure lo speciale tessuto di rame e poliestere che riveste la linea di cintura; infine i diffusori dell'aria condizionata con i quali sostituirono le arcaiche bocchette. La vera rivoluzione avvenne però nel momento in cui all'abitacolo vollero conferire l'atmosfera della vita domestica

non solo attraverso le suggestioni sensoriali dei materiali, ma anche attraverso una diversa architettura degli spazi. Una delle principali innovazioni fu il pavimento completamente piatto come quello delle abitazioni: un modo piuttosto semplice per eliminare una parte degli ostacoli che si trovano all'interno dell'abitacolo e quindi per aumentare la possibilità di movimento e l'idea di spazio percepito. Un altro punto importante fu la flessibilità d'uso dei sedili anteriori. I designer li immaginarono capaci di ruotare di 180° per una configurazione *vis-à-vis*, e di rototraslare per accompagnare la salita e la discesa dal veicolo.

I punti in cui l'arredamento si allontanò più dalla tradizione automobilistica per entrare nel futuribile, furono la plancia



In alto, la Dialogos vista di fronte e di tre quarti anteriore. Sopra, la Dialogos vista di lato e, a sinistra, con le porte ad armadio aperte sull'abitacolo.



*Sotto, la Dialogos vista di tre quarti posteriore. Le linee anticipano quelle della Lancia Thesis.
A sinistra, la coda della Dialogos. Dal lunotto si vede la mezzaluna dello sterzo infulcrato al centro e spostabile da un lato all'altro per consentire la guida indifferentemente al passeggero seduto sul sedile anteriore di sinistra o a quello seduto a destra.*



ridotta a una massa gelatinosa di spessore minimo per non sottrarre spazio, la colonna dello sterzo e la pedaliera spostabili indifferentemente a destra o sinistra per consentire la guida all'uno o all'altro passeggero dei sedili anteriori, l'assistenza alla guida personalizzata per diminuire lo stress del guidatore e i dispositivi di info-trattamento per consentire il collegamento con l'esterno ai passeggeri non impegnati nella guida. Le tecnologie per realizzare gran parte di queste dotazioni iniziavano allora a essere disponibili, ma bisogna riconoscere alla Dialogos il merito non solo di averne anticipata l'applicazione ma anche di avere individuato il modo di integrarle nell'abitacolo in modo corretto. Per quanto riguarda l'involucro esterno, lo stacco con l'architettura corrente fu meno netto, anche se la prima fase della ricerca dello stile fu molto libera. Anche in questo caso i designer compirono un'approfondita analisi delle Lancia del passato per comprenderne lo spirito. Fra l'altro esaminarono accuratamente e fotografarono anche nei particolari le vetture del museo della Casa, verificando così che la loro eleganza non nasceva mai dall'opulenza e dalla ridondanza, ma dalla linearità di pensiero, dalla pulizia del disegno e dalla accuratezza dei dettagli.

Dopo un paio di mesi dedicati al disegno, cinque proposte di stile passarono alla fase di modellini in clay in scala 1:4. Tre di queste, chiamate provvisoriamente, Arca, Agorà e Tikal, furono sottoposte all'amministratore delegato della Fiat, che scelse di sviluppare il modello Agorà per arrivare al prototipo definitivo presentato al Salone di Torino del 1998. In quella occasione, estremi tecnologici a parte, la Dialogos

annunciò che la Lancia stava a cuore agli uomini del Gruppo Fiat e che i futuri prodotti di serie sarebbero stati ricchi di contenuti e di rispetto per una tradizione da perpetuare, aprendo nuovi capitoli nella storia della Casa. Oggi sappiamo che la Dialogos ha effettivamente influenzato molti modelli Lancia dei nostri giorni, come la Thesis e la Ypsilon e sappiamo pure che insieme a quel progetto sono maturate pienamente le capacità creative di coloro che vi hanno lavorato, come Flavio Manzoni, Marco Tencone, Alberto Di Lillo e Andrea Bassi, che sono oggi tutti ottimi professionisti. Mike Robinson è ancora oggi orgoglioso di questo risultato: "Si sono ispirati alla genialità di Vincenzo Lancia e hanno compiuto grandi progressi. Il progetto Dialogos non ha prodotto solo una vettura, ma ha formato una squadra di professionisti: è la mia più grande soddisfazione".



Sopra, l'interno della Dialogos nella configurazione definitiva. A sinistra, l'avveniristico cruscotto piatto della Dialogos, con comandi a sfioramento.

Un gradito ritorno

La Lancia 2000 concluse la lunga carriera della Flavia. Le elevate prestazioni e lo scudo Lancia ritornato sul frontale dopo anni d'oblio facilitarono il buon esito commerciale del modello.

La Lancia 2000 debuttò nella primavera del 1971. Fu la prima vettura nella storia della Lancia che adottò un nome commerciale composto di numeri anziché da una lettera dell'alfabeto greco o da un toponimo come era avvenuto fino allora. Qualcuno volle interpretare questa



Sopra, sul muso della 2000 si nota il ritorno alla classica calandra a scudo in una moderna interpretazione che ne ha ridotto l'ingombro e semplificato il disegno.



della 2000 fu il ritorno dello scudo Lancia sulla calandra, dopo un oblio che durava dal 1959, anno in cui fu abolito anche nell'Appia III Serie, dopo essere stato abbandonato nella Flaminia nel 1957 e del marchio Lancia tondo sulla stessa non più usato dalla metà degli anni Trenta. Nella sostanza meccanica la 2000 è erede diretta della Lancia Flavia 2000, la berlina più matura della serie Flavia, quella che nel 1969 zittì i critici che all'inizio dell'epopea del modello avevano giudicato poco entusiasmante la potenza

Sopra, nella parte posteriore i fanali più grandi e lo scamparsa della cornice cromata di contorno sono le principali differenze rispetto alla Lancia Flavia 2000 berlina.

dell'originario motore 1500. La 2000 si presentò con 115 cv, una potenza di tutto rispetto e del tutto appropriata a una vettura dalla quale gli affezionati del Marchio si aspettavano un brio eccellente oltre che un eccezionale comfort. Rispetto a quello della Flavia 2000 il motore era leggermente più pronto e progressivo nell'erogazione della potenza, grazie a un lieve aumento del

rottura con la tradizione dei nomi come un segno della presenza della Fiat che, in effetti, nel 1969 era diventata padrona in casa Lancia. Ma non è così, la 2000 è una vera Lancia dal-

la concezione fino all'ultimo bullone. Probabilmente il nome fu scelto per prendere le distanze dalla Flavia.

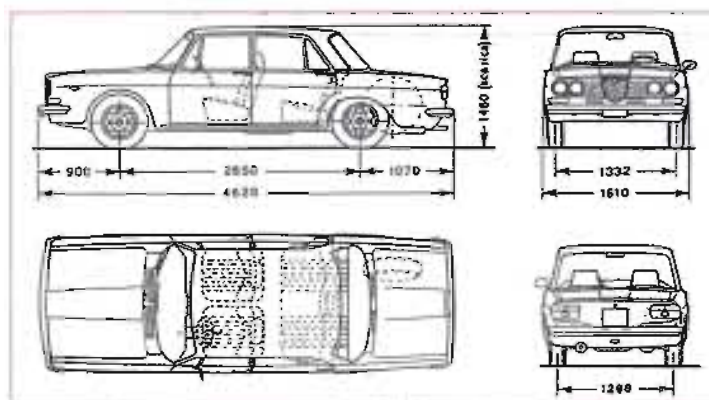
La 2000 rappresenta il massimo picco dell'evoluzione del concetto proprio della Flavia berlina introdotta nel 1960, un modello che si può considerare fra i più rilevanti costruiti dalla Lancia nel dopoguerra. Linea anticonformista, trazione anteriore, motore boxer in alluminio montato a sbalzo, quattro freni a disco, finiture di gran classe e vasto abitacolo sono le caratteristiche della Flavia che nel 1960 stupirono gli appassionati e che nel 1971 si ritrovarono intatte nella 2000 con, in più, tutti i perfezionamenti avvenuti in undici anni di ininterrotto successo. Oltre il nome, la gran novità

Sopra, rispetto alla Lancia Flavia 2000 berlina, dalla quale deriva questo modello, risultano cambiati soprattutto il muso e la coda.

A destra, la moderna plancia della Lancia 2000 berlina concilia praticità ed eleganza in un design sobrio e lineare. Si notano gli strumenti con le originali cornici quadrangolari e le numerose bocchette per la ventilazione dell'abitacolo.

A destra, sotto, le principali dimensioni della Lancia 2000 berlina.

A sinistra, il frontale della Lancia 2000 come appare nel depliant del modello.



Lancia
2000



A sinistra, una Lancia 2000 berlina con la guida a destra e targa inglese. Il modello ottenne molto successo sul mercato britannico.



Sopra, il comparto anteriore dell'abitacolo della Lancia 2000 e, sotto, quello posteriore con l'ampio divano dotato di poggia-braccia retrattile. L'interno è completamente nuovo: legno sulla plancia e velluto sui sedili.



A destra, il telaio ausiliario con il motore e la trasmissione della Lancia 2000 i.e.

rapporto di compressione e ad alcuni ritocchi all'alimentazione. Rispetto alla primitiva Flavia 1500 la differenza nella potenza era ancora più marcata: un buon 30% in più che poteva soddisfare ogni attesa. La sola modifica di rilievo nell'auto-telaio della 2000 fu l'adozione di pneumatici di minor diametro, ma di maggior sezione per ottenere sia una migliore tenuta di strada, sia un aspetto più moderno.

Dal punto di vista strutturale la carrozzeria non presentò sostanziali variazioni, ma il muso e la coda della 2000 furono allungati entrambi di un paio di centimetri rispetto alla Flavia II Serie, dando luogo a una vettura un po' più lunga e quindi d'immagine più importante. Sia il muso, sia la coda adottarono uno stile più squadrato e più pulito, aumentando ulteriormente l'autorevolezza dell'insieme. Il cosiddetto "giro-porta" e il padiglione rimasero quelli della Flavia II Serie introdotta nel 1967, con le sole variazioni di una presa d'aria più discreta alla base del parabrezza e delle eleganti tendine parasole a visibilità unidirezionale sul lunotto già presenti però sulla versione LX della Flavia 2000. Dalla LX, la versione più

lussuosa fra le Flavia, la 2000 ereditò pure il sistema frenante Superduplex, l'idroguida (il modo Lancia di chiamare il servosterzo), il lunotto termico di serie a resistenze invisibili, la moquette sul pavimento e la leva del cambio a cloche arretrata e accorciata per una manovra più agile e un aspetto più sportivo. Di linea gradevole e slanciata, la Lancia 2000 si presentò quindi con un rapporto dei volumi corretto e un aspetto sostanzialmente classico, ma non privo di dinamismo. In armonia con le esigenze di sicurezza che già in quell'epoca iniziavano a farsi sentire, i paraurti in acciaio inossidabile furono muniti di profili di gomma estesi per tutta la loro lunghezza al posto dei rostri, mentre i fanali posteriori adottarono dimensioni più ampie per migliorare la visibilità notturna. Gli pneumatici di minor diametro abbassarono visivamente la vettura, conferendole una maggiore dinamicità. Il vero capolavoro dal punto di vista estetico fu però lo scudo Lancia stilizzato e ridotto a dimensioni compatibili con le esigenze di modernità di un'auto pensata per gli anni Settanta. Con pochi e ben ponderati ritocchi estetici la 2000 si pre-

sentò dunque come una vettura moderna che tuttavia ancora di più della vecchia Flavia era in grado di rappresentare la tradizione della Casa.

Il felice connubio fra modernità e tradizione riguardò anche gli interni, che furono totalmente rinnovati sia nel design, sia nei materiali. La plancia fu interamente ridisegnata con un gradevole gioco di linee squadrate raccordate da linee curve sui bordi. In questa furono inseriti in modo piuttosto originale sei strumenti di forma quadrangolare: il tachimetro

con contachilometri totale e parziale, il contagiri, il termometro dell'acqua, il manometro dell'olio, l'amperometro, l'indicatore del livello del carburante e le spie luminose, fra le quali quella dei freni. L'elegante e completa strumentazione fu racchiusa in una mostrina rettangolare rivestita di legno pregiato in due tonalità di colore, ebano e mogano. Gli stessi legni pregiati rivestirono la parte centrale in continuità con la strumentazione e la consolle sulle quali furono sistemati rispettivamente due bocchette rettangolari per la ventilazione dell'abitacolo e i

comandi del riscaldamento. Dalla parte del passeggero un'altra mostrina conteneva l'orologio e il logo del modello. Una cornice nera in materiale morbido antiurto contornava la plancia e incorporava altre due bocchette per la ventilazione alle due estremità e il cassetto porta guanti in basso dalla parte del passeggero.

I sedili erano più "nicchi" e avvolgenti, presentavano i poggiatesta di serie ed erano rivestiti con spesso velluto in tinte brillanti e intonate ai colori della carrozzeria. Il sedile posteriore ampio e morbido come un divano di casa aveva un bracciolo centrale che si poteva estrarre. Le porte erano totalmente rivestite nei fianchetti interni, cosicché nessuna parte in metallo restava in vista. I materiali di rivestimento erano lo stesso velluto dei sedili in gradevole contrasto con le cornici dei finestrini e i braccioli laterali realizzati in materiale chiaro. Il volante aveva la corona rivestita di legno antiscaglia, mentre le razze erano protette da materiale morbido che serviva anche per azionare l'avvisatore acustico. La moquette sul pavimento era di ottima qualità e anteriormente rivestiva pure la campana del cambio. Dietro invece il pavimento era piatto e consentiva di distendere comodamente le gambe anche al passeggero seduto al centro. La Lancia 2000 era già un'ottima macchina, ma al Salone di Ginevra del 1972 superò se stessa nella versione i.e. con motore dotato di un raffinato sistema di iniezione a controllo elettronico, capace di 125 cv. A questo fu abbinato un cambio a cinque marce per meglio sfruttare l'aumento della

LANCIA 2000 (1971-1974)

Fra parentesi i dati della versione 2000 i.e.

Numero cilindri: 4 contrapposti
Alesaggio e corsa: 89 x 80 mm
Cilindrata totale: 1991 cc
Potenza massima: 115 cv a 5500 giri/min (125 a 5800 giri/min)
Rapporto di compressione: 9,2:1
Distribuzione: due alberi a camme nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa
Alimentazione: carburatore Solex C36 EIES (iniezione elettronica Bosch)
Impianto elettrico: 12 V
Trazione: anteriore
Cambio: a 4 marce + RM fino al telaio n. 3287, poi a 5 marce (5 marce)
Frizione: monodisco a secco
Rapporto finale: 11/43
Tipo telaio: solidale con la scocca
Sospensione anteriore: bracci trasversali, balestra trasversale, barra stabilizz., ammortizz. idraul. telescopici a doppio effetto
Sospensione posteriore: asse rigido, balestre longitudinali, barra di reazione, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto
Freni: a disco sulle 4 ruote con doppio circuito, servofreno e correttore di frenata
Pneumatici: 175 SR-14 (175 HR-14)
Passo: 2650 mm
Carreggiata anteriore: 1332 mm
Carreggiata posteriore: 1288 mm
Lunghezza: 4620 mm
Larghezza: 1610 mm
Altezza: 1460 mm
Peso in ordine di marcia: 1235 kg
Velocità massima: 175 km/h (180 km/h)

potenza. Nel corpo vettura la 2000 i.e. rimase invariata, furono solo aggiunte le scritte "i.e." sulla calandra e "iniezione" sul-

la coda. Fra gli optional debuttò l'alzacristalli elettrico, e qualche esemplare ebbe anche l'aria condizionata.



IL MODELLO DA COLLEZIONE