

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

47



LANCIA Y10 - 1985



LANCIA

€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

L'arrivo di Carlo Pesenti



Con l'acquisizione della Lancia, Carlo Pesenti, il re del cemento, oltre a fare un buon affare aveva realizzato una grande operazione di immagine. Aveva però sottovalutato le difficoltà a cui sarebbe andato incontro.

Nel giugno 1956, attraverso una serie di accordi con i diversi membri del vecchio nucleo proprietario, riconducibile in gran parte alla famiglia o alla cerchia di amicizie del fondatore, Carlo Pesenti aveva acquisito il pacchetto di controllo della Lancia, tenendo fede al nomignolo di "Carletto pigliatutto" che gli aveva affibbiato Ernesto Rossi dalle colonne del "Mondo".

A convincerlo a cimentarsi con un settore come quello dell'auto per il quale non aveva nessuna competenza specifica era stata l'idea che la motorizzazione in Italia avesse davanti a sé un futuro radioso in cui c'era la possibilità di inserirsi da protagonisti. Oltre alla convinzione di concludere un buon affare, tanto più che l'acquisto della Lancia alla fine non si era rilevato neppure troppo oneroso, vi era forse un altro elemento da non sottovalutare.

Pesenti era uno dei bersagli favoriti della polemica politica, accusato di volta in volta di godere di una posizione di monopolio nel settore del cemento e di "regolare i prezzi a suo piacimento", di gestire le sue società in maniera poco trasparente (dei suoi "bilanci ermetici" Ernesto Rossi dice-



Carlo Pesenti in una foto del 1952.

va che non sarebbero stati sufficienti "neanche per rendere conto della gestione di una edicola di giornali"), e infine di rappresentare l'anima oltranzista della Confindustria. Malgrado avesse fatto della riservatezza la propria cifra stilistica ("l'ing. Carlo Pesenti mai si presenta alle luci della ribalta; il grosso pubblico non sente mai parlare di lui, non vede mai il suo ritratto sui giornali, non sa neppure che esista"), si trovava spesso al centro di serrate polemiche. Per questo, le-

gare il suo nome a un prodotto di grande fascino e seduttività come l'auto poteva essere un modo per guadagnare popolarità e rispetto presso l'opinione pubblica.

Pesenti del resto non era nuovo a interventi in ambiti estranei al cuore del suo vasto impero, il cemento. L'Italcementi, fondata nel 1865, alla metà degli anni Cinquanta con i suoi 37 stabilimenti era arrivata a produrre più della metà di tutto il cemento italiano, potendo beneficiare del boom edilizio e delle costruzioni autostradali. Il capitale sociale, passato nel dopoguerra da 4 a 8 miliardi di lire nel 1953, saliti a 18 nel 1960 testimoniava l'eccellente stato patrimoniale dell'azienda bergamasca. Pesenti, che aveva una vera passione per la finanza, aveva aggiunto alle già cospicue partecipazioni della famiglia (fra le altre la Bastogi e la Banca Popolare di Bergamo), consistenti pac-



A destra e sotto, due testate giornalistiche del gruppo Pesenti: "La Notte" e il "Corriere Lombardo".



chetti azionari (e spesso un posto nel consiglio di amministrazione) di imprese quali la Falck e la Franco Tosi, in campo metallurgico, la Edisonvolta, in campo elettrico, le Cartiere Burgo, la Banca Provinciale Lombarda, il Credito Commerciale, la Riunione Adriatica di Sicurtà, la Generale Immobiliare, nonché la proprietà di diversi quotidiani come "Il Giornale d'Italia", "La Notte", il "Corriere Lombardo", il "Giornale del Popolo" di Bergamo, il "Messaggero Veneto" di Udine.

Un vero impero, tanto vasto quanto difficile da governare. Anche nel caso della Lancia, inizialmente, Pesenti segue la stessa linea di comportamento sperimentata con successo nei confronti di altre aziende estranee al nucleo centrale dei suoi interessi, delegandone la conduzione a un suo uomo di fiducia, l'avvocato Aldo Panigadi, che fino al 1958

sarà l'amministratore della società, affiancato da un tecnico di valore come Antonio Fessia nella parte tecnica, in azienda dal marzo 1955. La coabitazione tra i due non si rivela facile e la Lancia sembra "navigare a vista" anziché dar corso a una opera di razionalizzazione degli impianti non più rinviabile, ponendo fine all'irrazionale distribuzione del lavoro fra gli stabilimenti di Torino e di Bolzano, e ad adeguati investimenti in campo tecnico per aumentare la produttività e diminuire i costi. Stare fermi in anni di rapida evoluzione equivale ad arretrare e del resto i dati sulle vendite erano impietosi. A preoccupare non era tanto lo scontato strapotere della Fiat, quanto il sorpasso dell'Alfa Romeo e l'andamento fiacco delle vendite all'estero, tradizionale punto di forza della Lancia. Una situazione molto diversa da quella che si era trovata Pesenti al momento di assumere il controllo dell'azienda.

ché dar corso a una opera di razionalizzazione degli impianti non più rinviabile, ponendo fine all'irrazionale distribuzione del lavoro fra gli stabilimenti di Torino e di Bolzano, e ad adeguati investimenti in campo tecnico per aumentare la produttività e diminuire i costi. Stare fermi in anni di rapida evoluzione equivale ad arretrare e del resto i dati sulle vendite erano impietosi. A preoccupare non era tanto lo scontato strapotere della Fiat, quanto il sorpasso dell'Alfa Romeo e l'andamento fiacco delle vendite all'estero, tradizionale punto di forza della Lancia. Una situazione molto diversa da quella che si era trovata Pesenti al momento di assumere il controllo dell'azienda.

Il nuovo cementificio di Calusco d'Adda inaugurato nel 2004 in occasione dei 140 anni di Italcementi.



Questione di feeling

La carrozzeria Boneschi lavorò molto sulle Lancia. Produsse berline di lusso, coupé, spider e veicoli pubblicitari. Nel 1985 realizzò la Thema Coupé, peccato che non abbia avuto un seguito.



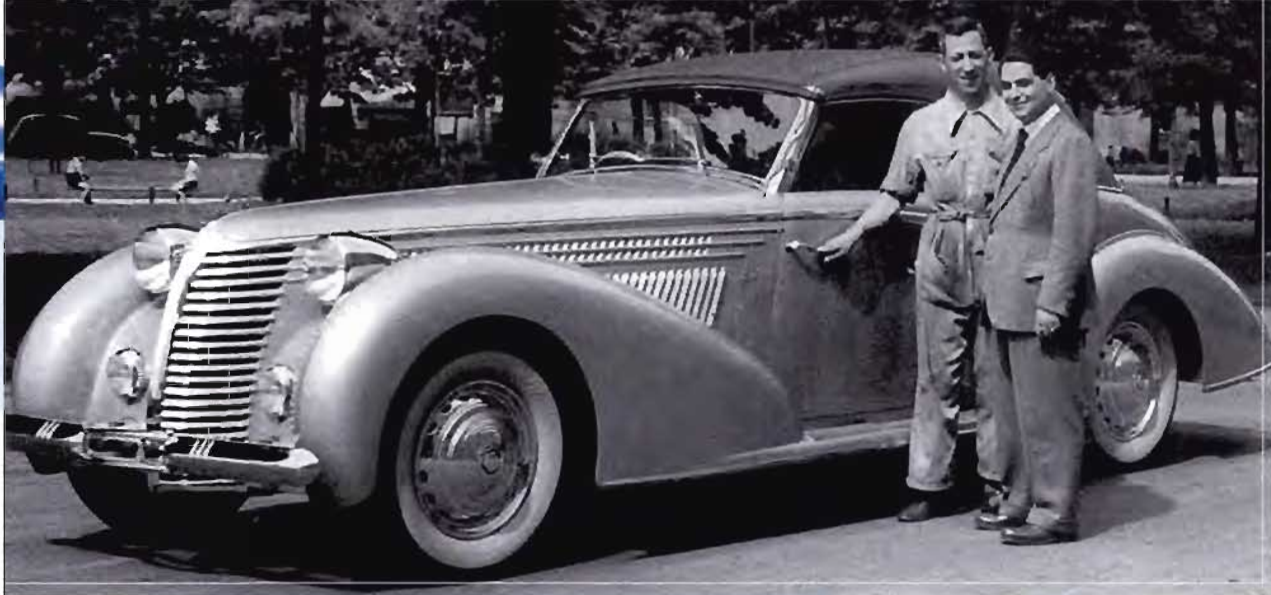
Giovanni Boneschi, nato a Pavia nel 1888 diventò carrozziere nel 1919 attraverso il percorso più classico. Iniziò da apprendista presso la rinomata carrozzeria milanese di Ercole Castagna, in breve tempo percorse tutti i gradini della carriera operaia fino a diventare capo reparto, quindi si mise in proprio in un piccolo locale in via Savona a Milano. La capacità unita all'intraprendenza consentirono a Boneschi di trovare subito il proprio spazio fra i carrozzieri alla moda. Lo sviluppo dell'azienda ebbe un grande impulso nel 1921 quando Gio-

vanni Boneschi partecipò con la propria produzione alla Fiera di Milano, nel cui ambito si svolgeva il Salone dell'Automobile.

Quell'esposizione per Boneschi fu un'occasione per mettere in vetrina i suoi modelli, ma soprattutto divenne un'importante opportunità per conoscere i costruttori, i fornitori di parti staccate, i concessionari, la clientela, insomma tutto quanto allora gravitava attorno all'automobile. Sull'onda dei consensi ottenuti al salone milanese Giovanni Boneschi cercò un locale più grande per aumentare la produzione. Dopo averlo trovato in via Conegliano, iniziò a collaborare con i maggiori concessionari milanesi. L'anno dopo, nel 1922, la collaborazione con Enrico Minetti, concessionario milanese della Lancia, diventò particolarmente intensa. Infatti, proprio in quell'anno debuttò la Lancia Lambda, che richiamò l'attenzione mondiale per la snellezza

Sopra, una Lancia Lambda vestita da Boneschi nel 1931 con una carrozzeria Coupé de Ville. Le auto con carrozzerie formali erano la specialità del carrozziere milanese che eccelleva anche nelle limousine da parata. A sinistra, una Lancia Aprilia carrozzata da Boneschi come berlina a 6 luci. Spesso auto con questo tipo di carrozzeria erano impiegate per il servizio pubblico con autista.





della linea e per l'ardita concezione della struttura portante integrata nella carrozzeria.

I carrozzieri all'inizio rimasero un po' disorientati dinanzi al nuovo metodo costruttivo, ma non Boneschi che capì subito come operare. In quell'epoca la Lancia forniva le Lambda con la sola carrozzeria torpedo, perciò Boneschi trovò ampio spazio per le sue variazioni sul tema. Fra quelle che ottennero maggior successo vi fu il tetto rigido amovibile, che allora si chiamava ballon, che permetteva di trasformare una Lambda torpedo in una berlina chiusa nella cattiva stagione. Un altro vantaggio dal ballon di Boneschi era che trasformava una Lambda in un'auto formale per le circostanze mondane: infatti all'epoca sarebbe stato sconveniente recarsi a una prima del Teatro alla Scala con un'auto scoperta. Per la clientela più danarosa che poteva permettersi un'auto per ogni occasione Boneschi spinse oltre la sua creatività e realizzò diverse Lambda carrozzate Coupé de Ville, le più formali fra le carrozzerie, con l'autista che guidava all'aperto mentre i passeggeri impartivano ordini da un interfono seduti al chiuso.

Sopra, una maestosa cabriolet realizzata da Boneschi nel 1937 sul prestigioso autotelaio della Lancia Astura. Accanto alla vettura posano orgogliosi il direttore della carrozzeria e un capo operaio.

Le carrozzerie tipo Coupé de Ville e più in generale le carrozzerie formali come le limousine, le landaulet, le sedanca, le cabriolet da parata ecc., divennero una vera e propria specialità del carrozziere. Tali carrozzerie si sposavano alla perfezione con il prestigio degli autotelaio Lancia.

Fra le realizzazioni più importanti degli anni Trenta si ricordano alcune maestose Lancia Dilambda e Astura che furono assai apprezzate dai magnati dell'industria e dalle autorità politiche dell'epoca e che perciò le impiegarono in parate ed eventi di particolare rilevanza. Sugli stessi meravigliosi autotelaio Dilambda e Astura, Boneschi realizzò alcune coupé e cabriolet che si distinsero per le linee innovative e che per apparire più moderne qualche volta derogarono dalla classica calandra a scudo della Lancia.

Le carrozzerie formali di Boneschi riguardarono anche la fascia media del mercato, nella quale la Lancia negli anni Trenta era presente con l'Aprilia. Le spaziose Aprilia berlina a 6 luci di Boneschi non avevano certo l'imponenza delle Astura, ma erano caratterizzate dalla stessa qualità costruttiva. Per questa ragione accanto all'apprezzamen-



Sopra, una Lancia Astura Cabriolet da parata che la carrozzeria Boneschi fornì ad un'alta personalità della politica nel 1938.

A sinistra, una superba Astura Coupé de Ville carrozzata da Boneschi nel 1938. Nelle vetture con questo tipo di carrozzeria l'autista guidava allo scoperto e i passeggeri al chiuso comunicavano con lui tramite un interfono.





BERLINA 6 POSTI APRILIA 539

to dei privati trovarono forti consensi da parte dei noleggiatori con autista. Al sopraggiungere del secondo conflitto mondiale Boneschi vide sfoltrirsi drasticamente la clientela elitaria, ma fu subito pronto a rivolgere la sua attenzione e la sua abilità alla realizzazione di veicoli militari, in particolare ambulanze e carri officina per il Regio Esercito. Nel periodo bellico i bombardamenti distrussero quasi completamente i locali di via Conegliano, ma dopo il conflitto Giovanni Boneschi trovò la forza di ricominciare, costruendo un nuovo e più moderno stabilimento in via Giacosa. Dopo il conflitto le grandi auto formali del passato non trovarono più spazio nella nuova e



Sopra, una Lancia Aurelia faux cabriolet senza montanti centrali del 1951. Le carrozzerie faux cabriolet (finto cabriolet) negli anni Cinquanta appartenevano già alla tradizione del passato, ma erano ancora richieste dalla particolarissima clientela di Boneschi. A destra, un figurino del 1951 relativo alla elaborazione F.S. (Fuori Serie) sulla normale Lancia Aurelia berlina.



Sopra, la Lancia Aurelia Easy del 1952. Nelle linee americaneggianti e nell'abbondanza di elementi decorativi si fatica a riconoscere una Lancia in questa berlina 2 porte.

A sinistra, il figurino della Lancia Aprilia a 6 luci denominata "Gran gala". I figurini avevano lo stesso scopo di quelli dei sarti: si mostravano ai clienti perché potessero scegliere orientativamente lo stile, sul quale il carrozziere effettuava poi le modifiche richieste. Sotto, una Lancia Aprilia berlina a 6 luci carrozzata nel 1949. Il portapacchi stride un po' con la raffinata esecuzione.



precaria situazione economica, perciò il dott. Bruno Pazzaglia, subentrato a Giovanni Boneschi nella direzione della carrozzeria, decise di orientarsi verso fuoriserie meno care e avviò una nuova produzione di auto formali sull'autotelaio Aprilia. Si chiamarono "Gran gala" le Aprilia carrozzate berlina a 6 luci di questa serie. Alcune ebbero finiture e linee più raffinate perché destinate alla clientela privata, altre ebbero esecuzioni più solide e accessori più pratici per assecondare le esigenze dei noleggiatori di rimessa con autista.



CARROZZERIA BONESCHI



TRASFORMAZIONE F.S. LANCIA "AURELIA".



Sopra, due foto della Lancia Flaminia Amalfi del 1961. Le linee squadrate di questa spider furono concepite da Rodolfo Bonetto che negli anni Sessanta collaborò intensamente con Boneschi.

A sinistra, il furgone Lancia Superjolly carrozzato automarket nel 1964. Dopo essere stato uno specialista nelle vetture di rappresentanza, Boneschi a metà degli anni Cinquanta si specializzò negli allestimenti speciali dei furgoni e nei veicoli pubblicitari.

Sotto, l'interessante Lancia Thema Coupé del 1985. Da questa proposta doveva derivare una coupé con la trazione integrale e con il motore Lancia-Ferrari portato a 3,5 litri. Fu anche costruito un prototipo che in prova diede ottimi risultati, ma la Casa decise di non avviare la produzione in serie.

Nel 1950 l'Aurelia portò aria nuova in casa Lancia e la carrozzeria Boneschi fu una delle più attive nell'allestimento degli autotelai forniti dalla Casa con la meccanica di questo modello. La gamma delle realizzazioni fu molto varia e andò dalla semplice elaborazione estetica dei parafranghi e della coda sulla scocca di serie fino alla stravagante faux-cabriolet, una tipologia di carrozzeria in voga negli anni Trenta ma ormai apprezzata solo dalla clientela ostinatamente attaccata alla tradizione. Le numerose Aurelia di Boneschi furono abbastanza diverse fra loro grazie alla costruzione manuale che consentiva le più ampie divagazioni, ma ebbero tutte in comune linee americaneggianti e quell'abbondanza di elementi decorativi cromati che all'epoca la clientela apprezzava moltissimo.

Una delle peculiarità della carrozzeria Boneschi era la capacità di saper cogliere al volo ogni opportunità offerta dal mercato in continua evoluzione. Perciò verso la metà degli anni Cinquanta propose sempre più raramente carrozzerie fuoriserie, ma si rivolse al remunerativo mercato dei veicoli pubblicitari. Una svolta nello stile della carrozzeria Boneschi avvenne all'inizio degli anni Sessanta quando il dott. Pazzaglia iniziò a collaborare con il designer Rodolfo Bonetto, un giovane che disegnava automobili squadrate in rivolta contro quella che egli chiamava la "falsa aerodinamica" degli stilisti dell'epoca. La ricerca di Bonetto giunse infine a risultati positivi quando trovò interlocutori illustri, come la Ford e la Fiat, per

le quali Boneschi studiò e costruì diversi prototipi. A posteriori è interessante notare che le due Case tennero in debito conto le indicazioni di Boneschi quando impostarono rispettivamente la Ford Falcon e la Fiat 124.

Verso la metà degli anni Sessanta Boneschi tornò ai veicoli pubblicitari e speciali, realizzando fra l'altro alcuni automarket sull'autotelaio del furgone Lancia Superjolly. All'inizio degli anni Ottanta si dedicò al nascente mercato dei mezzi blindati ritrovando le automobili, che ovviamente fece corazzate, ma nel 1985 trovò anche il tempo per realizzare una interessantissima Lancia Thema Coupé. Da questa proposta doveva derivare una coupé con la trazione integrale e con il motore Lancia-Ferrari portato a 3,5 litri. Un prototipo fu effettivamente costruito e in prova diede risultati molto soddisfacenti. Purtroppo la Lancia non volle avviare la produzione in serie. L'avventura della Boneschi come carrozzeria indipendente finì nel 1995 quando il marchio e le attività furono acquistate dalla carrozzeria Savio attraverso la holding Omnia Spa.



Cittadina di lusso

La piccola Autobianchi Lancia Y10 inaugurò il mercato delle utilitarie di prestigio. In apparenza sembrava una contraddizione di termini. Il pubblico prima non comprese, poi decretò al modello un successo che durò 11 anni.

Negli anni Ottanta il modello Autobianchi Y10 fu al centro di una campagna pubblicitaria con alcuni testimonial d'eccezione presi dallo spettacolo e dal bel mondo. Vedemmo Heather Parisi parcheggiare la sua Y10 accanto a una Ferrari e ad altre "macchinone" mentre una

voce fuori campo spiegava che la Y10 "piace alla gente che piace". Molto carino anche lo spot in cui Massimo Ranieri, guidando una Y10 con la frizione automatica, batteva il tempo di una sua canzone con il piede sinistro libero dall'impegno con la frizione. La massiccia e alla fine felice campagna

pubblicitaria fu necessaria perché il pubblico all'inizio non capì la linea fortemente innovativa della vettura e nemmeno il suo carattere di utilitaria cittadina di lusso



A sinistra, la forma a sviluppo cuneiforme della Autobianchi Y10, con il frontale "morbido" e la coda che chiude bruscamente, è chiaramente visibile nella versione Touring del 1985. Sotto, il portellone della Autobianchi Y10 era nero opaco con qualsiasi colore della carrozzeria. Fu anche un'esigenza costruttiva derivante dalla diversa resa delle vernici sulla lamiera e sulla plastica.



A sinistra, la Y10 nei colori della Filo, nota azienda di articoli sportivi. Proposta come versione speciale, era verniciata in bianco (anche in nero dal 1988) con interni rossi (anche azzurri dal 1988) e derogava dalla regola del portellone nero opaco. A destra, trasparenza che mette in mostra l'anatomia della Y10 Fire nella prima versione.



Sotto, una Autobianchi Y10 Turbo, la versione più potente della gamma. Nei modelli del 1985-1989 la caratterizzazione sportiva era affidata ai paraurti con bordini rossi, alle fasce adesive laterali e ai marchietti. Un trattamento tutto sommato sobrio che non snatura la purezza del design originale. A sinistra, vista di lato della Y10 Turbo nuova serie. Si nota la scomparsa dei filetti rossi sui paraurti.



Sotto, una Y10 Turbo prima serie: paraurti, tubo di scapico ovale e scritte la differenziano dalla normale.



perché proprio la Y10 aprì questo interessante mercato. Nell'accettare il difficile compito di studiare una degna erede per un'automobile di gran successo come era stata l'Autobianchi A112, i tecnici lavorarono con tanto fervore da compiere un balzo in avanti così grande da sconcertare il pubblico. Dal punto di vista del design non c'era nulla da eccepire, anzi c'era da rallegrarsi per l'insieme di novità messe in campo, però il pubblico non era preparato a un design così "colto".

La Y10 debuttò in pubblico nel marzo del 1985 destando molte critiche per la sua linea che rompeva molti schemi consolidati. Si poteva perdonare la parte anteriore, dove spiccavano i grandi fan rettangolari e la calandra abbastanza convenzionale; tutto sommato si potevano anche accettare le fiancate, lisce, aerodinamiche, prive dei gocciolatoi e con l'andamento a cuneo. Ma la coda con quel portellone piatto, dritto e verniciato di nero opaco i tradizionalisti proprio non riuscirono a mandarla giù. I designer scelsero razionalmen-

te questa soluzione sia per ragioni aerodinamiche, sia per sfruttare al meglio lo spazio. Capirono anche loro di avere realizzato qualcosa di molto diverso dal solito e a un certo punto si trovarono in difficoltà. Ma non per la linea del portellone, bensì per il materiale con il quale la Casa aveva deciso di realizzarlo: la plastica. La vernice su supporti metallici ha una resa diversa da quella che ha sul materiale plastico e nel caso della Y10 la differenza si notava parecchio. A questo punto i designer presero una decisione molto coraggiosa: avrebbero verniciato il portellone di nero per eli-

minare l'effetto "verniciatura mal riuscita" e contemporaneamente per marcare con decisione la novità assoluta della linea del portellone completamente dritta. Anche nel tracciare le forme degli arredamenti interni i designer agirono con molta razionalità: evitarono qualunque fronzolo e si attennero a un disegno solo in apparenza minimalista, ma "colto" e lineare, che perciò qualcuno giudicò "povero" anche se le forme erano estremamente funzionali e le finiture ottime. La Y10 fu innovativa anche nella meccanica. Debuttò, in-





A sinistra, la Y10 4WD. I cerchi delle ruote avevano un disegno specifico per questa versione caratterizzata inoltre dalle fasce paracolpi laterali e dai paraschizzi sui quattro parafranghi. Sotto, l'Autobianchi Y10 nella versione con trasmissione automatica del 1989. Si chiamava Selectronic ed era proposta nella versione LX con finiture di pregio. A destra, nella maggioranza dei mercati la Y10 era distribuita con il marchio Lancia. Nella foto una versione LX del 1992 immatricolata in Germania.



fatti, su questo modello il motore F.I.R.E studiato dai tecnici del gruppo Fiat in collaborazione con quelli della Peugeot che in sinergia adottarono soluzioni tecnologiche che consentirono la massima economia di costruzione attraverso la semplificazione delle lavorazioni e il contenimento del numero dei componenti. Il motore Fire sviluppava la potenza di 45 cv e consumava pochissimo con la cilindrata di 999 cc, l'alimentazione con un carburatore monocorpo Weber 32, la distribuzione monoalbero a camme in testa e le punterie idrauliche che non richiedevano la regolazione delle molle di richiamo delle valvole. Al debutto la gamma si articolava su tre versioni: Fire con il motore appena descritto, Touring con lo storico motore Bra-

sile di 1049 cc e 56 cv, Turbo con il motore Brasile dotato di un turbocompressore che ne elevava la potenza a 84 cv. Le versioni Fire e Touring erano uguali nell'aspetto, salvo la sigla distintiva e i rivestimenti che nella prima erano in tessuto, mentre nella seconda erano in Alcantara®. La Turbo, capace di 180 km/h, si faceva subito riconoscere con i fili rossi sui paraurti, le fasce con le scritte "Turbo" sui lati, lo scarico maggiorato, i fendinebbia di serie, il volante più sportivo e la strumentazione più completa. Sarebbe troppo lungo descrivere nei dettagli la lunga e fortunata evoluzione della Y10. Ma si può sintetizzarla con le date e le novità corrispondenti.



Sotto, una Autobianchi Y10 seconda serie, riconoscibile dalla calandra, dai fari e dai paraurti, qui nella versione 1.1 Elite. In basso a sinistra, la versione 1993 dell'Autobianchi Y10 Selectronic. Nel 1994 il modello cambiò nome e diventò Ville, ovvero "città" in francese.



Sotto, la versione 1993 della Y10 4WD. Nel 1994 il modello cambiò nome e diventò Sestriere prendendo il nome dalla nota località sciistica.



1986: la Fire modello base viene semplificata per potere praticare un prezzo più concorrenziale, mentre al vertice della gamma debutta la LX con finiture di maggior pregio e prezzo maggiore. Nello stesso anno debutta l'interessante 4WD con la trazione integrale sulle quattro ruote, si riconosce dai cerchi delle ruote specifici per questo modello. **1987:** debuttano le serie limitate Fila e Martini con finiture speciali dentro e fuori ispirate ai colori dei rispettivi marchi. **1988:** la serie Missoni con i rivestimenti disegnati dal celebre stilista sostituisce la serie Martini. **1989:** tutta la gamma è aggiornata con nuovi lampeggiatori, mentre debuttano l'alimentazione a iniezione e il motore 1300 che fanno crescere il numero delle varianti nella gamma, che ora è composta

da Fire, Fire i.e. LX con l'iniezione elettronica, 4WD, 1.3 i.e. con l'iniezione elettronica, GT con il motore di 1301 cc e iniezione elettronica. **1990:** debutta la nuova versione LX Selectronic con cambio automatico a variazione continua ideale per gli spostamenti nel traffico urbano. **1991:** nascono le versioni speciali Mia (con portellone multicolore screziato e interni in Alcantara) ed Ego con interni in pelle Poltrona Frau e colori specifici. **1992:** nasce la seconda serie con un moderato restyling che riguarda tutta la gamma. All'interno sono nuovi la plancia e i rivestimenti, all'esterno cambiano la calandra e i fari. Tutti i modelli montano un comando del cambio più silenzioso che migliora il comfort. Sulla maggior parte dei modelli è disponibile a richiesta il condizionatore dell'aria, molto apprezzato dall'utenza. Al vertice della gamma per livello di finitura debuttano le versioni Elite e la versione speciale Avenue.

1994: una nuova definizione dei livelli di finitura e dei nomi dei modelli origina la nuova gamma composta da Junior (economica), Mia, Elite (meglio rifinita), Igloo (con climatizzatore), Avenue (versione speciale particolarmente dotata di accessori), Selectronic Ville (con cambio a variazione

LANCIA Y10 (1985)

- Numero cilindri:** 4 in linea
- Alesaggio e corsa:** 70 x 64,9 mm
- Cilindrata totale:** 999 cc
- Potenza massima:** 45 cv a 5000 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9,8:1
- Distribuzione:** un albero a camme in testa
- Alimentazione:** un carburatore Weber 32TLF/250
- Impianto elettrico:** 12V, batteria 32 Ah
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** a 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a comando idraulico
- Telaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** montanti McPherson con molle a elica e ammortizzatori idraulici, braccio trasversale, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori:** assale rigido a omega, bracci obliqui, molle a elica, ammortizzatori idraulici
- Freni:** anteriori a disco, posteriori a tamburo
- Sterzo:** a cremagliera
- Coppia riduzione finale:** 15/56
- Cerchi:** in acciaio con finestre di ventilazione
- Pneumatici:** 135 SR 13
- Passo:** 2159 mm
- Carreggiata anteriore:** 1283 mm
- Carreggiata posteriore:** 1277 mm
- Lunghezza:** 3392 mm
- Larghezza:** 1507 mm
- Altezza:** 1435 mm
- Peso in ordine di marcia:** 720 kg
- Velocità massima:** 145 km/h
- Consumo:** 4,2 l/100 km a 90 km/h, 6,3 l/100 km nel ciclo urbano

continua) e 4WD Sestriere (la nota 4x4 con nuove finiture e un nuovo nome). **1995:** debutta la terza serie con i motori potenziati, escono dalla produzione le versioni Mia ed Elite.

1996: in ottobre esce l'ultima Y10 e segna la fine del marchio Autobianchi che però appariva solo sulle Y10 per l'Italia, il Giappone, la Grecia e la Francia. In tutti gli altri Paesi aveva il marchio Lancia.



IL MODELLO DA COLLEZIONE