

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

49



LANCIA GAMMA 2.5 I.E. - 1984



€ 9,99 - quattordicinale  
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

### HACHETTE

# Prime scintille di sviluppo

L'andamento della produzione industriale, entrando negli anni Sessanta, assume i contorni mitici del "miracolo". Uno degli emblemi di quella stagione ormai lontana fu una Lancia.

Anche oggi, a proposito dell'economia italiana, si sente spesso ripetere, volendo evidenziarne l'apparente paradosso, la cosiddetta teoria del calabrone. Ne circolano diverse versioni. Una delle prime comparve sull'"Espresso" del 21 maggio 1961. A riferirla era Eugenio Scalfari, al quale era stata raccontata da uno "uno degli uomini più potenti dell'industria e della finanza italiana", di cui però non rivelava l'identità, nel corso di un'inchiesta sul neocapitalismo in Italia. "Conosce la teoria del calabrone?", gli aveva chiesto l'anonimo interlocutore. "È molto istruttiva. Esaminando l'anatomia di questo insetto gli studiosi di scienze naturali hanno affermato, tutti d'accordo, che esso non può volare.



Sopra, una foto di fine anni Sessanta. Un reparto della Necchi di Pavia, industria produttrice di macchine per cucire. A sinistra, Leopoldo Pirelli in una foto degli anni Settanta.

Pesa troppo, ha le ali troppo piccole e deboli. Eppure, smentendo gli studiosi d'ogni specie, il calabrone vola. Lo stesso avviene per il capitalismo italiano".

Esattamente come il calabrone, anche l'economia italiana sembrava, e da allora molte volte è sembrata, condannata a non volare. Solamente quindici anni prima di quel lontano 1961, pochi avrebbero scommesso sulle possibilità di tenuta di un sistema industriale i cui uomini più rappresentativi (Donegani, Marinotti, Pirelli, Valletta, Rocca...) erano stati rimossi dai loro posti di comando o costretti a nascondersi in attesa che la situazione si normalizzasse dopo



*A destra, un celebre fotogramma del Sorpasso di Dino Risi (1962), con Vittorio Gassman al volante e Jean-Louis Trintignant a sinistra.*

*Sotto, la Lancia Aurelia B 24 S Convertibile perfettamente restaurata, oggi nel Museo Lancia.*

i giorni tumultuosi della liberazione. Ma neppure gli ottimismo più inguaribili sarebbero arrivati a ipotizzare una ripresa tanto rapida e intensa, capace di riempire le case degli italiani di prodotti inimmaginabili solo pochi anni prima: lavatrici, frigoriferi, televisori e poi le automobili, tutti simboli di un nuovo benessere. E di nuove seduzioni.

Malgrado Giorgio Amendola, uno dei più avvertiti esponenti poliuci del Partito comunista, ammonisse gli operai a non farsi "incantare dalla civiltà dei frigoriferi e dei televisori", la fascinazione per quei nuovi oggetti di consumo era destinata ad assumere una dimensione di massa. Lo lasciavano capire chiaramente i dati sulle nuove immatricolazioni, cresciute in sette anni, dal 1953 al 1960, da 112.000 a 253.000 all'anno, mentre il parco automobilistico, nello stesso intervallo di tempo, era passato da 600.000 a 2 milioni di vetture circa.

Un incremento così rilevante nella produzione di auto aveva finito per mettere in movimento, a cascata, tutto l'apparato industriale italiano, dai fornitori di materiali e componenti meccanici, a quelli di pneumatici, e sollecitato il rinnovamento della rete stradale e autostradale, assicurando anche grandi opportunità di sviluppo all'industria petrolifera, che aveva trovato in Enrico Mattei un geniale interprete. Quello a cavaliere tra i Cinquanta e i Sessanta fu un periodo di crescita economica, ma anche civile, rimasto memorabile, consegnato alla storia con l'espressione di "miracolo economico", a sottolinearne il carattere eccezionale, cer-



tamente inatteso, forse irripetibile. La produzione di massa fu il carburante che permise l'esplosione dei consumi e non a caso furono Valletta e la Fiat i protagonisti assoluti di quella stagione.

Tuttavia mentre le utilitarie riempiendo strade e autostrade avevano cominciato a modificare abitudini e costumi degli italiani, a spingerli fuori di casa, a tentarli con i riti dei primi e fugaci week-end, nel ricordo di tutti uno dei simboli di quegli anni rimane una Lancia, un'auto per pochi fortunati. Per di più, un'auto ormai fuori produzione quando venne consacrata a emblema di quella nuova Italia dei consumi nel *Sorpasso*, un memorabile film di Dino Risi del 1962. È infatti alla guida di una Lancia Aurelia B 24 Convertibile che Bruno Cortona (Vittorio Gassman) trascina il riluttante studente di legge Roberto Mariani (Jean-Louis Trintignant), rimasto in città per preparare gli esami, in un'avventurosa corsa in automobile attraverso un'Italia ancora sospesa tra la dimensione rurale e i nuovi valori del consumo, fino al fatale sorpasso sul quale si chiude un film che ha saputo cogliere in maniera esemplare contraddizioni e miti di un periodo che ha cambiato i tratti fisici del paese e i comportamenti e i valori dei suoi abitanti.



# Vincere con classe

L'Aurelia B 20 GT 2500 gareggiò dal 1953 alla soglia degli anni 60 con importanti successi. Grandi protagonisti furono i gentlemen-driver. Posati gli strumenti professionali vivevano da sportivi la fede lancista.

In un paio d'anni la Lancia Aurelia B 20 GT 2000 dimostrò le sue qualità sportive e a suon di vittorie fece mutare l'atteggiamento del costruttore nei riguardi delle competizioni. Perciò nel 1953 quando Gianni Lancia presentò la nuova versione con il motore di 2500 cc le corse erano già scritte nel destino del nuovo modello. L'esordio agonistico avvenne il 12 aprile 1953 nel XIII Giro di Sicilia, dove la vettura della Squadra Lancia affidata a Gino Valenzano e Sergio Ramella si impose fra le Gran Turismo oltre 2000 cc coprendo 1080 chilometri in 11 ore 13'19" alla media 96,240 km/h.



L'impresa appare più notevole ricordando che l'Aurelia di Valenzano fu battuta solo dalla Ferrari 340 di Gigi Villorosi. Nella stessa gara le Aurelia B 22 berlina corsero nella Categoria Turismo contro le debuttanti Alfa Romeo 1900 TI. Ricordiamo la circostanza perché la vittoria di una 1900 TI spinse la Lancia a sporgere reclamo per le modalità dell'omologazione.

Ciò innescò una polemica fra le due Case che la CSAI (Commissione sportiva automobilistica italiana) non riuscì a sopire. La conseguenza pratica fu che la Lancia si astenne per ripicca dalle corse Turismo e rivolse maggiore attenzione alle Aurelia B 20 GT 2500. Ai primi due esemplari ufficiali, distinti dai numeri di telaio 2076 e 2077, seguirono altri sei tutti caratterizzati dalla livrea blu con il tetto avorio, dai trasparenti laterali in perspex, dal padiglione abbassato e dal motore che con circa 120 cv permetteva velocità mas-

*Sopra, 4 settembre 1953. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 del popolare campione del ciclismo Fausto Coppi mentre taglia il traguardo del Trofeo Supercortemaggiore. Si classificò 39° assoluto su 514 concorrenti.*

*A sinistra, 4 settembre 1953. Fausto Coppi festeggiato all'arrivo del Trofeo Supercortemaggiore, accanto a lui Giulia Occhini.*





*Sopra. Louis Chiron e Ciro Basadonna posano felici accanto alla Lancia Aurelia B 20 GT 2500 che li ha portati al 1° posto nel Rally di Montecarlo del 18-21 gennaio 1954. A destra, 21 gennaio 1954. L'equipaggio Arezzo/Federico mostra il trofeo della estemporanea battuta di caccia effettuata con la Lancia Aurelia B 20 GT 2500 nel Rally di Montecarlo. Si classificarono al 245° posto su 329 arrivati.*



sime superiori ai 200 km/h. All'epoca bastava un piccolo scostamento dall'allestimento dichiarato nella scheda di omologazione (peraltro approssimativa) oppure l'interpretazione di un verificatore tecnico per spostare un'auto da una categoria all'altra. Così le B 20 GT 2500 corsero spesso nella Categoria Sport e non fra le Gran Turismo.

È chiaro che fra le Sport la concorrenza era più agguerrita ed era difficile emergere, come accadde il 25-26 aprile 1953 nella Mille Miglia quando la Aurelia B 20 GT 2500 di Enrico Anselmi/Luigi Maggio si classificò sesta fra Sport oltre 2000 cc dietro a due Ferrari 4100 cc, un'Alfa Romeo 6CM 3000 cc, una Lancia D20 3000 cc e un'Aston Martin 3000 cc. Il 14 maggio successivo nella Targa Florio la Lancia Aurelia B 20 GT 2500 di Gino Valenzano si classificò quarta assoluta e quarta nella Classe Unica che riuniva le Sport e le GT. È chiaro che se gli organizzatori di entrambe le corse avessero istituito la classe 2500 GT la Lancia l'avrebbe nettamente dominata.

Il 24 maggio la B 20 GT 2500 di Clemente Biondetti nella Cagliari-Sassari-Cagliari riuscì a rimanere nella scia delle due Ferrari di Eugenio Castellotti e di Gerino Gerini e si classificò terza assoluta. Il 31 maggio arrivò infine il successo pieno quando la B 20 2500 GT affidata a Clemente Biondetti/Gino Bronzoni dominò nella classifica assoluta della V Coppa della Toscana grazie anche alle condizioni meteorologiche particolarmente difficili.

Dopo questa la B 20 GT 2500 nel 1953 ottenne altre nove

vittorie assolute fra le quali ricordiamo quelle di Pietro Palmieri/Luigi Maggio nel Giro delle Calabrie il 2 agosto, di Vittorio Colocci/Giuseppe Musso nella 12 Ore di Pescara il 15 agosto e quelle prestigiosissime di Jonny Claes e di Salvatore Ammendola rispettivamente nella Liegi-Roma-Liegi del 19-23 agosto e nella VII Stella Alpina del 30 agosto. Le affermazioni di classe nel 1953 furono una trentina. Fra queste ricordiamo le vittorie di Roberto Piodi/Alessandro Veglio il 28 giugno nel Giro dell'Umbria, di Umberto Marzotto il 19 luglio nella VII Coppa D'Oro delle Dolomiti e di Antonio Pucci/Giuseppe de Sarzana nella 10 ore Notturna di Messina il 26 luglio. Alle affermazioni nella gare più importanti vanno poi aggiunte quelle ottenute nelle gare di carattere locale che all'epoca si disputavano in pratica ogni domenica e avevano per protagonisti i gentlemen driver. Per gli appassionati delle Aurelia la stagione agonistica del

Le corse 1953-1960



*Sopra, 1° maggio 1954. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 di Fabbri/Foschini al via della Mille Miglia. Alla gara parteciparono oltre 16 Lancia Aurelia B 20 GT. A sinistra, 1° maggio 1954, Mille Miglia. Primo piano di Carlo Mancini che in coppia con Guglielmo Serafini si classificò al 7° posto assoluto e al 1° posto fra le GT di tutte le cilindrata con la Lancia Aurelia B 20 GT 2500 n. 440.*



1954 iniziò nel migliore dei modi il 27 gennaio con la vittoria assoluta della B 20 GT 2500 di Louis Chiron/Ciro Basadonna nel Rally di Montecarlo. Il successo diede fastidio alla concorrenza che perciò sparse reclamo con la motivazione che l'esemplare vittorioso era nato 2000 e solo in seguito era stato trasformato in 2500, ma i giudici sportivi diedero ragione alla Lancia. Esattamente un mese dopo la vittoria di Montecarlo, la B 20 GT 2500 diede una nuova dimostrazione della validità del modello nei rally imponendosi con Gino Valenzano nella classifica assoluta del Rally del Sestriere. Poco dopo Paola della Chiesa ottenne una netta vittoria di classe nel Rally Parigi-Saint Raphael. Scoperta la vocazione per i rally, la B 20 2500 GT ottenne altre affermazioni di prestigio in questo tipo di competizioni. Fra le più importanti ricordiamo la Coppa Mari e Monti vinta da Piero Valenzano il 14 marzo, il Rally Perla di Sanremo dove il 2 aprile Idelbe Vallaguzza ottenne la vittoria di classe, infine il primo posto assoluto di Roqué-Bacelles nella Vuelta de Andalusia.

L'impegno nei rally non significò la fine delle vittorie assolute e di classe nei circuiti stradali e nelle gare in salita, che in

totale furono più di trenta. I protagonisti di queste nuove affermazioni furono i clienti sportivi. Infatti, nel 1954 la Casa rivolse la propria attenzione alle gare Sport, per le quali preparò le fenomenali D 24. Fra i clienti che si misero maggiormente in luce con le B 20 GT 2500 ricordiamo Eugenio Lubich, Carlo Mancini, Germano Nataloni, Carlo Croce, Franco Ribaldi e Camillo Luglio. Nel 1955 ai gentlemen driver che gareggiavano con le Aurelia si aggiunsero il futuro campione delle corse in salita Edoardo Lualdi Gabardi, Ugo Piperno e Vittorio Colocci. Tutti insieme in quell'anno ottennero sedici vittorie con il modello di serie che dovette affrontare la concorrenza interna portata dalle Aurelia B 20 GT 2500 carrozzate Zagato di Pli- nio Bona e Ferdinando Gatta.

Ma restiamo con le B 20 GT di serie per le quali la stagione agonistica 1956 si aprì il 23 gennaio con la vittoria di classe di Louis Chiron a Montecarlo. Giunta ormai al terzo anno di corse la Aurelia B 20 GT 2500 continuò a ottenere successi nei rally, su strada e in pista anche se la nuova proprietà non diede alcun supporto alle competizioni.

Fra le 18 vittorie del 1956 ricordiamo quella del fedelissimo



*Sopra, a sinistra, 2 maggio 1955. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 di Solier/Brunati al passaggio da Roma della XXII Mille Miglia. Alla fine si classificarono al 61° posto assoluto. La prima delle oltre 30 Lancia Aurelia iscritte fu la numero 41! di Carlo Croce che si classificò 16° assoluta e seconda della classe GT oltre 1300 cc. Sopra, a destra, 2 maggio 1955. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 di Terzi/Castiglioni al controllo di Ravenna della XXII Mille Miglia. Gli schizzi d'olio sulla vettura non fanno presagire nulla di buono, ma l'equipaggio si piazzerà in 43° posizione. A sinistra, 29 giugno 1955. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 di Eugenio Lubich impegnata nella gara in salita Trieste-Opicina.*



*A sinistra, 11 settembre 1955, Monza, Coppa Intereuropa. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 di Carlo Croce, quarto classificato e secondo di classe alle spalle della Lancia Aurelia B 20 GT Zagato di Ferdinando Gatta.*



*Sopra, 11 settembre 1955, Monza. Edoardo Luoldi su Lancia Aurelia B 20 GT 2500, decimo classificato e quarto di classe nella Coppa Intereuropa.*

*A sinistra, 11 settembre 1955, Monza. Ugo Piperno accanto alla sua Lancia Aurelia B 20 GT sulla linea di partenza della Coppa Intereuropa.*

lancista Germano Nataloni a Castelfusano il 10 maggio 1956, la vittoria assoluta di Virton-Berger nel Giro del Belgio il 4 novembre e la vittoria di classe del 10 giugno nella salita Predappio-Collina del prof. Achille Galassi, luminare della medicina che smesso il camice indossava volentieri il casco per gareggiare con la sua B 20 GT.

Nel 1957 ai piloti delle Aurelia si aggiunse il palermitano Nino Vaccarella, futuro pilota Ferrari, che proprio con questa Lancia imparò il mestiere di pilota e colse i primi significativi successi nelle salite Messina-Colle San Rizzo il 22 settembre e Sorrento-Sant'Agata il 6 ottobre. Nel 1958 la B 20 GT 2500 era ormai fuori produzione quando la Casa favorì la partecipazione al Rally dell'Acropoli di un esemplare preparato per Gigi Villoresi e Ciro Basadonna. Alla base del "richiamo alle armi" vi furono gli interessi commerciali della Lancia nel mercato greco. La B 20 GT di Villoresi centrò in pieno l'obiettivo di promuovere il marchio e

ottenne l'ultima grande vittoria assoluta della sua carriera. Il modello continuò poi a correre e a vincere fino agli anni Sessanta. L'ultimo interprete del modello fu Bartolomeo Donato, che ottenne la vittoria di classe nelle salite Palermo-Monte Pellegrino (15 maggio 1960), Valdesi-Santa Rosalia (26 giugno 1960), Trapani-Monte Erice (7 agosto 1960) e Passo Rignano-Bellocampo (13 novembre 1960).

*Sotto, a sinistra, 28 aprile 1957. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 sulla linea di Achille Galassi nella salita Bologna-San Luca.*

*Sotto, 11 novembre 1957. Nino Vaccarella impegnato nel controllo della sua Lancia Aurelia B 20 GT 2500 nella curva Roma a Vallelunga: si classificò quinto di classe.*

*In basso, 24 gennaio 1958. La Lancia Aurelia B 20 GT 2500 di Luigi Villoresi e Ciro Basadonna in una pausa del Rally di Montecarlo: si classificarono al 39° posto.*



# Specchio dei tempi

Moderna, confortevole e sicura, la Lancia Gamma aveva l'aspetto un po' anonimo. Doveva assecondare il desiderio della clientela di non farsi notare nel periodo buio passato alla storia col nome di "anni di piombo".

È rede ideale delle Lancia Flaminia e 2000, la Gamma (scritto con la lettera greca γ) rappresentò la Casa nel settore delle berline di prestigio nella seconda metà degli anni Settanta. In quell'epoca gli italiani si stavano riprendendo dalle paure della crisi energetica innescata dalla guerra arabo-israeliana del 1973 quando si profilavano i cosiddetti "anni di piombo". Gli attentati, i rapimenti e le turbolenze sociali sempre più frequenti scongiurarono l'esibizione del lusso. Il non apparire diventò una necessità anche nel mondo dell'automobile. Così la Lancia Gamma rispecchiò il suo tempo: aveva classe, ma la linea a due volumi fatta per mimetizzarsi in mezzo alle altre vetture la fece apparire un po' anonima. C'è poi da mettere in rilievo che l'imposizione fiscale che gravava allora in Italia con l'Iva al 38% sulle automobili



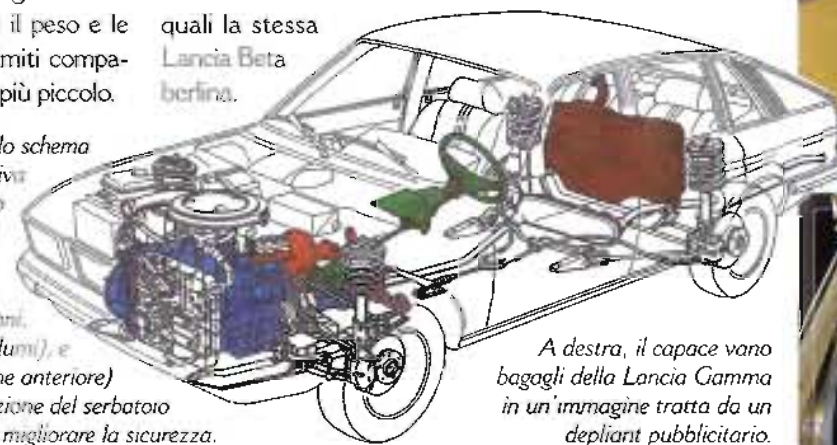
La Lancia Gamma berlina prima serie. I cerchi in lega erano di serie come molti altri accessori di pregio. Sul frontale si nota il classico stemma Lancia contornato da un profilo cromato trapezoidale. A sinistra, la Lancia Gamma berlina prima serie in un'immagine tratta dal depliant che la descrive con queste parole: "Alta classe. La Lancia Gamma è sempre all'altezza del suo blasone, anche nelle strade più sofisticate".

con cilindrata oltre i 2 litri scorgeva gli acquirenti a superare tale limite e ciò rappresentò un vincolo per i progettisti. La cilindrata giusta per il modello era di 2500 cc, ma i tecnici e i designer dovettero prevedere la versione con la cilindrata di 2 litri per il mercato italiano. Di conseguenza dovettero contenere il peso e le dimensioni entro limiti compatibili con il motore più piccolo.

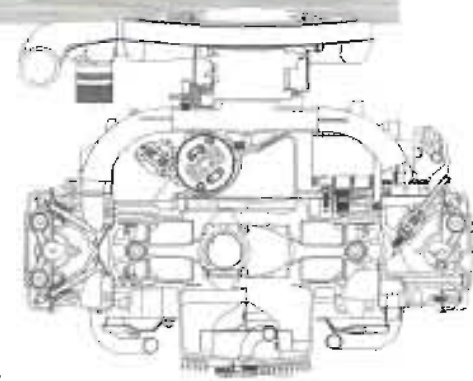
La linea della Lancia Gamma è opera di Pininfarina, che la sviluppò dai concetti introdotti nel 1967 dal suo interessante prototipo BMC 1800 relativo a una berlina aerodinamica a coda tronca. Da quella linea di pensiero, molto originale negli anni Sessanta, derivarono diverse automobili fra le quali la stessa Lancia Beta berlina.

A destra, l'abitacolo della Lancia Gamma berlina prima serie in un'immagine pubblicitaria dell'epoca. Lo spazio per il manager che viaggia sul sedile posteriore è di tutto rispetto. Discutibili invece i sedili di una tinta un po' chiossa anche se rivestiti con materiali di buona qualità.

A destra, lo schema meccanico derivato in parte da quello delle Flavia e 2000 (motore boxer), in parte da quello della Beta (sospensioni, carrozzeria a due volumi), e da entrambe (trazione anteriore). Interessante la posizione del serbatoio per migliorare la sicurezza.



A destra, il capace vano bagagli della Lancia Gamma in un'immagine tratta da un depliant pubblicitario.



Così quando quelle idee arrivarono alla Gamma avevano perso un bel po' del loro slancio innovativo. Rimaneva tuttavia il fatto che l'impostazione a due volumi era ancora insolita per una berlina di quella classe. Dal punto di vista stilistico le originalità della Gamma si limitarono al muso piuttosto basso consentito dal fatto che la calandra con lo stemma Lancia, ai grandi montanti posteriori alleggeriti da feritoie oblique, ai fanali posteriori triangolari e infine al doppio lunotto dissimulato da feritoie. Nella meccanica la Gamma si presentò come una originale mescolanza di elementi moderni con altri tipici della tradizione della Casa. Rimasero la trazione anteriore e l'architettura del motore a 4 cilindri boxer introdotte dalla Flavia nel 1960, ma aggiornate secondo le più moderne tecnologie. Così cambiarono completamente le fusioni del blocco motore in lega leggera e la distribuzione adottò due moderne teste monoalbero intercambiabili fra loro al posto di

Sopra, sezione frontale del motore della Lancia Gamma. Come il motore delle Flavia e 2000 ha i cilindri opposti lungo un asse orizzontale. Diversa la distribuzione: un albero a camme in testa per bancata al posto dei due alberi nel basamento.

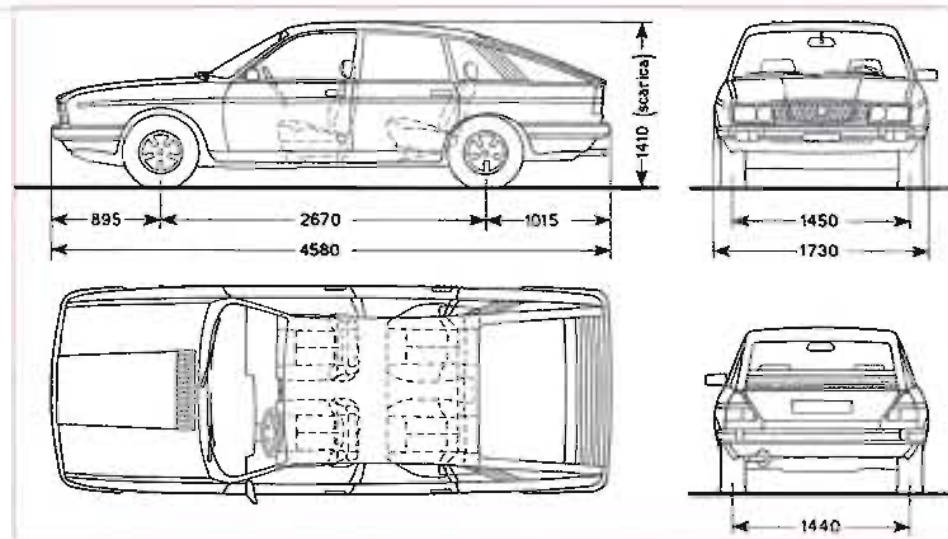
quelle con aste e bilancieri della Flavia. L'accensione elettronica sostituì il classico spinterogeno. Infine il razionale impiego delle tecniche di fusione delle leghe leggere consentì di ridurre il peso del motore a soli 135 chili. Nelle sospensioni la Gamma riprese lo schema McPherson della Beta sia nelle anteriori, sia nelle posteriori nelle quali vanno messi in evidenza i lunghi bracci trasversali inferiori. Nell'impianto frenante la nuova berlina rimase fedele all'ottimo sistema Superduplex mes-





A destra, le principali dimensioni della Lancia Gamma prima e seconda serie.

so a punto dalla Lancia e caratterizzato da due circuiti indipendenti: uno principale per le ruote anteriori e posteriori, l'altro collegato al solo avantreno. Completarono l'impianto frenante il servofreno a depressione, i dischi anteriori autoventilanti e il correttore di frenata in funzione del carico. Nello sterzo la Gamma rimase fedele alla classica "idroguida" Lancia, un servosterzo idraulico ad azione progressiva: massima alle minime velocità, minima alle alte. L'impostazione meccanica permise uno spazio interno veramente notevole e la Lancia lo sfruttò a tutto vantaggio del comfort. I sedili anteriori ampi, ben imbottiti e comodi trattenevano bene il corpo dei passeggeri in curva. L'ampio divano po-



steriore accoglieva senza problemi tre passeggeri ai quali rimaneva in ogni modo a disposizione un buono spazio per le ginocchia. In due si stava ancora meglio grazie alla possibilità di abbassare il bracciolo centrale. L'accessibilità consentita dal raggio di apertura delle porte era ottima così come era ottima la disponibilità di appigli sulle portiere e sul padiglione. I tes-

suti di rivestimento erano di buona qualità, ma per seguire la moda le tinte offerte in abbinamento con alcuni colori della carrozzeria lasciarono un po' perplessi. In particolare destò sensazione il velluto giallo possibile in abbinamento con il classico blu Lancia, ma disponibile anche con il rosso York, il verde Finlandia, l'azzurro Lipari, il rosso corsa e con i tre colori metallizzati azzurro Portofino, grigio Escoli e bronzo Windsor. Gli altri optional erano l'interno in pelle, il condizionatore, i cristalli atermici, gli alzacristalli elettrici sui vetri posteriori e le cinture di si-

Sotto, e a sinistra, la Lancia Gamma seconda serie. Si nota la nuova calandra che ricorda quella introdotta dalla Lancia Delta nel 1979 e poi estesa a tutte le Beta dalle berline, alle coupé. Si notano i nuovi cerchi in lega leggera d'aspetto assai più gradevole. In basso, la Gamma seconda serie nella versione 2.5 i.e. Le più evidenti modifiche rispetto alla serie precedente riguardano i retronebbia sotto il paraurti e le scritte distintive.

curezza con avvolgitori. Le dotazioni di serie erano notevoli per l'epoca e comprendevano gli alzacristalli elettrici anteriori, gli appoggiatesta sui sedili davanti, le tendine parasole, il retrovisore comandato elettricamente, la regolazione automatica dell'assetto dei fari e il volante regolabile. Pure il sedile era regolabile in altezza. La plancia aveva una strumentazione piuttosto completa e con i comandi ben disposti, ma inseriti in una massa di plastica che non piacque a tutti. Fu criticata anche la massiccia presenza di plastica morbida nei rivestimenti delle porte anche se costituiva un fattore di sicurezza. Infine non piacque il pomello della leva del cambio dalla forma piuttosto bizzarra. Sulla strada la Gamma rivelava le sue ottime qualità di velocità, accelerazione, elasticità e frenata, oltre a uno sterzo leggero e preciso, un buon comfort, una tenuta di strada da prima della classe e un consumo di carburante nella media. A questo proposito è doveroso segnala-

re che la versione di 2500 cc consumava come la 2000 pur con prestazioni più brillanti. La Gamma berlina debuttò al Salone di Ginevra nella primavera del 1976 insieme alla Gamma Coupé, offerta anch'essa con motori di 2 o 2,5 litri. La prima serie di vetture accusò alcuni problemi di gioventù che non giovarono all'immagine del modello, ma la seconda serie rispose in pieno tutti i difetti e in più rispose in modo adeguato alle osservazioni della clientela su certi colori dei rivestimenti, sulla plancia, sulla leva del cambio e su altri piccoli particolari. Dal punto di vista estetico la seconda serie si distinse per la nuova calandra coerente con quelle delle Lancia più recenti, le ruote di maggior diametro, un nuovo disegno dei cerchi in lega, i fan retronebbia di serie, i rivestimenti in colori più sobri, la plancia rivista, l'orologio digitale al posto dell'analogico, la luce di cortesia temporizzata, la luce di lettura orientabile e in generale per il miglioramento delle finiture interne, mentre quelle esterne rimasero di ottimo livello come nella serie precedente. Con la seconda serie debuttò l'iniezione elettronica sul motore di 2.5 litri, che rese il funzionamento

LANCIA GAMMA 2.5 i.e. (1980-1984)

- Numero cilindri e disposizione:** 4 boxer, anteriore
- Alésaggio e corsa:** 102 x 76 mm
- Cilindrata totale:** 2484 cc
- Potenza massima:** 140 cv a 5400 giri/min
- Rapporto di compressione:** 9:1
- Distribuzione:** due alberi a camme in testa, uno per bancata, comandati da cinghia dentata
- Alimentazione:** iniezione elettronica Bosch L-Jetronic
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** a 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Rapporto finale:** 3,7:1
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** bracci trasversali con montanti telescopici schema McPherson, molle a elica, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori:** bracci trasversali con montanti telescopici e bielle oblique schema McPherson, molle a elica, ammortizzatori idraulici telescopici, barra stabilizzatrice
- Freni:** a disco sulle 4 ruote, gli anteriori autoventilanti
- Pneumatici:** 195/60 HR 15
- Passo:** 2670 mm
- Carreggiata anteriore:** 1450 mm
- Carreggiata posteriore:** 1440 mm
- Lunghezza:** 4580 mm
- Larghezza:** 1730 mm
- Altezza:** 1410 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1340 kg
- Velocità massima:** 192 km/h

del classico 4 cilindri boxer più omogeneo riducendo nel contempo i consumi. La Lancia Gamma rimase in produzione fino al 1984. La prima serie costruita dal 1976 al 1980 totalizzò 4553 esemplari

con motori di 2 litri e 5942 con motori di 2.5 litri. La seconda serie prodotta dal 1980 al 1984 contò 2465 esemplari della versione 2000, 600 da 2500 a carburatori e 1712 della 2500 a iniezione elettronica.



Sotto, lo spazioso interno della Lancia Gamma seconda serie. I rivestimenti sempre di ottima qualità sono decisamente più sobri nelle tinte.



A destra, il bel cruscotto della Gamma seconda serie dal design semplice ed elegante. Rispetto a quello della serie precedente ha i comandi più ergonomici.



IL MODELLO DA COLLEZIONE