

# LANCIA



## STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

50



LANCIA AUGUSTA BERLINA - 1933



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

### HACHETTE

# Una grande bottega artigiana

L'acquisizione della Lancia pose immediatamente a Pesenti la necessità di ripensarne la filosofia aziendale, adeguando la struttura e l'organizzazione produttiva alle mutate esigenze dei tempi.

Quali che fossero le ragioni che avevano indotto Carlo Pesenti ad acquisire il controllo della Lancia, come i fatti si sarebbero incaricati di dimostrare si era trattato di un azzardo di non poco conto per un imprenditore con grandi doti, per la verità forse più finanziarie che tecniche, ma senza alcuna esperienza del settore dell'auto. Tuttavia, anche se non sapeva esattamente cosa volesse dire produrre automobili, Pesenti si rese presto conto del fatto che per cercare di far corrispondere al prestigio del marchio una proporzionata redditività sarebbe stato necessario procedere a una coraggiosa ristrutturazione dell'impresa. Almeno in questo non sbagliava.

La struttura produttiva della Lancia, a partire dall'irrazionale ripartizione delle lavorazioni tra l'impianto di Torino e quello di Bolzano, un retaggio della guerra mai sanato, era



*Il nuovo grattacielo voluto da Gianni Lancia entrò in funzione, di fatto, nel gennaio 1958, anno in cui Carlo Pesenti completò l'acquisizione del pacchetto azionario della Lancia.*

rimasta quella di dieci anni prima. Peggio. Malgrado i non trascurabili investimenti dei primi anni Cinquanta la produttività degli impianti di via Monginevro nel 1958 non



aveva raggiunto i livelli dell'anteguerra. Questo dipendeva dal fatto che l'organizzazione complessiva del ciclo lavorativo, malgrado l'innesto di nuovi macchinari, aveva conservato la configurazione tradizionale.

In sostanza, a causa dell'incerta conduzione e delle insufficienti risorse finanziarie alla Lancia non si era verificato il passaggio alla produzione di serie, in linea con le dimensioni raggiunte dal mercato. Rimanendo fedeli alla scelta di far convivere all'interno dello stesso impianto la produzione di autocarri e di automobili, si era rinunciato a sfruttare le opportunità offerte da un'organizzazione del lavoro di matrice fordista, fondata sul principio di rendere fluido all'interno degli impianti lo scorrimento dei materiali in tutte le fasi della produzione e in particolare in quella del montaggio finale. Erano questi i sistemi che si stavano sperimentando con successo alla Fiat, che aveva sempre avuto nel suo Dna l'idea di fare come Ford. A Mirafiori, dove il lavoro alla catena era ormai una realtà consolidata nelle lavorazioni alla carrozzeria e nel montaggio dei gruppi meccanici, fin dal 1953, grazie ai nuovi macchinari acquistati negli Stati Uniti con gli aiuti del Piano Marshall, si era proceduto all'automazione delle lavorazioni meccaniche.

Come ebbe a dire un dirigente dell'azienda, illustrando ai giornalisti le linee funzionanti a pieno regime della 600, "la caratteristica essenziale" dei nuovi impianti di Mirafiori era data dal fatto che le "macchine a trasferta" coprivano circa il 30 per cento del ciclo produttivo della 500 e della 600. Si trattava di 160 modernissimi convogliatori per la movimentazione dei pezzi che si estendevano per una lunghezza di 35 chilometri all'interno delle grandi campate di Mirafiori.

*Sopra, il prototipo della Lancia Flaminia presentato al Salone di Torino del 1956. La nuova ammiraglia Lancia fu il simbolo del rinnovato corso aziendale.*

collegando fra loro i vari reparti e svincolando "la topografia dell'officina dalle sequenze della produzione". Grazie a questa nuova organizzazione, non senza ricadute pesanti in termini di fatica operaia, la produttività era enormemente aumentata, come testimoniava la fortissima contrazione dei tempi necessari per compiere le diverse lavorazioni con riduzioni che andavano dal 75 al 40% a seconda delle mansioni.

Al confronto con quanto aveva realizzato la Fiat, e in scala minore la stessa Alfa Romeo, diretto concorrente della Lancia sui segmenti alti del mercato, gli impianti di via Monginevro erano simili a una grande bottega artigiana. Per competere occorreva ripensarne completamente l'organizzazione con l'obiettivo di riuscire a conciliare le esigenze di qualità del prodotto con le necessità di produzioni in serie.

Pur non avendo alcuna esperienza del settore, Pesenti non tardò a rendersi conto che questa era la sfida che stava di fronte alla Lancia. In un tempo in cui i concorrenti sembravano avere le ali, stare fermi equivaleva a condannarsi a una fine ingloriosa. Forte di questa consapevolezza, una volta assunto il pieno controllo dell'azienda, decise di affidare il difficile compito di reimpostarne profilo e produzioni all'ingegnere piemontese Eraldo Fidanza, che alle cariche di presidente e amministratore generale aggiungerà presto quella di direttore generale, concentrando nelle sue mani la direzione dell'impresa.

# Vestite di leggerezza

La carrozzeria Zagato iniziò a vestire alcune Lancia su richiesta dei loro proprietari che desideravano partecipare alle competizioni. Nel 1956 la collaborazione fra la Casa e il carrozziere diventò ufficiale.



A sinistra, la saettante Z dello stemma della carrozzeria Zagato fu disegnata sui banchi di scuola da Gianni Zagato, figlio di Ugo e fratello di Elio.

Sotto, una Lancia Dilambda carrozzata spider da Zagato nel 1938. L'esecuzione molto asciutta è tipica delle auto da corsa.

In basso, a sinistra, una Lancia Ardea carrozzata da Zagato nel 1949 con la linea che il carrozziere definì "Panoramica",

con linee a uovo e superfici trasparenti estese.

La carrozzeria Zagato iniziò l'attività nel 1919 quando l'eredità delle carrozze a cavalli era ancora evidente nelle automobili e i carrozzieri si attenevano ai canoni stilistici consolidati. All'inizio anche Ugo Zagato, il fondatore dell'azienda, rispettò la tradizione creando vetture pregevoli, ma non molto diverse dalle altre fino a quando incontrò Vittorio Jano. Il leggendario progettista dell'Alfa Romeo con il pensiero rivolto alle corse gli presentò idee nuove nella



meccanica automobilistica. Zagato si ricordò allora delle giovanili esperienze nelle costruzioni aeronautiche e le applicò al gioiello di Jano: l'Alfa Romeo 1750 Gran Sport.

Alla soglia degli anni Trenta questo modello fissò una tappa importante nella storia dell'auto perché partendo dalle intuizioni di Jano e Zagato ribaltò il rapporto corrente fra estetica e funzionalità. In pratica mise la funzionalità come obiettivo primario. Le esigenze pratiche della leggerezza, della robustezza, della aerodinamica e della facilità di guida si concretizzarono nelle linee asciutte e tremendamente efficaci che da allora divennero la sigla stilistica delle carrozzerie di Zagato. Lo stabilimento del carrozziere era molto vicino a quello dell'Alfa Romeo e questo spiega il rapporto preferenziale con la Casa milanese. Tuttavia la fama di specialista nelle carrozzerie sportive portò





*A sinistra, una delle tre Lancia Aurelia GT scorrazzate e ricarrozzate da Zagato per altrettanti piloti che le impiegarono nelle corse. Lo stile, calandra a parte, è quello delle Fiat 8V dello stesso carrozziere.*



*Sopra, la Lancia Appia elaborata da Zagato sulla carrozzeria della berlina di serie. I principali interventi riguardarono l'abbassamento della linea del cofano anteriore, l'innalzamento delle creste dei parafranghi posteriori e la verniciatura con una tinta metallizzata extra serie. A sinistra, la seconda evoluzione della Appia carrozzata da Zagato nella versione GT destinata all'uso sportivo. Questo esemplare con Sergio Mantovani alla guida si impose nella sua classe nella Mille Miglia.*



a Zagato da tutta Italia una clientela privata fatta di corridori e appassionati che volevano vestire in abiti leggeri automobili di altre marche.

Si possono fare risalire alla fine degli anni Trenta le prime realizzazioni sugli autotelai Lancia dei clienti. Fra queste ricordiamo una Dilambda spider e diverse Aprilia. Le esecuzioni da corsa, come l'Aprilia che con Luigi Villorosi vinse la classe nella Mille Miglia 1938, avevano finiture molto spartane, ma non mancarono esemplari realizzati con molta cura nelle finiture e negli interni per i clienti che non puntavano esclusivamente all'attività agonistica.

Dopo la guerra Ugo Zagato affiancato dai figli Elio e Gianni inventò la linea "a uovo", levigata, senza sporgenze (anche le maniglie erano incassate), con superfici trasparenti di plexiglass che si piegavano armoniosamente sul padiglione dando l'idea di un tuttotondo molto luminoso. La chiamò "Panoramica" e la applicò a numerosi autotelai, fra i quali nel 1949 vi fu quello della Lancia Ardea. Nel 1955 Zagato vestì tre Lancia Aurelia per altrettanti piloti che le impiegarono nelle corse. Lo stile, calandra a parte, rimase quello delle Fiat 8V dello stesso carrozziere. Infatti le esigenze della leggerezza e della aerodinamica determinarono forme simili in tutte le Zagato dell'epoca. Risale all'inizio di quell'anno il primo incontro fra Elio Zagato, che era un valente corridore, e i vertici della Lancia, azienda allora al culmine dell'attività agonistica.

Quell'incontro, propiziato da Alberto Ascari, non diede esiti immediati a causa della tragica scomparsa del campione e delle difficoltà economiche della Lancia, che infatti di

li a poco cambiò proprietà. Nel 1956 la nuova proprietà assegnò a diversi carrozzieri alcuni pianali Appia perché formulassero le loro proposte per le versioni speciali da inserire nel listino ufficiale. Zagato formalizzò una coupé a due posti coerente con la propria filosofia costruttiva che imponeva linee sportive, ma calcò un po' troppo la mano nel-

*Sotto, la Flaminia Sport nella versione 3C del 1962. La collaborazione fra il carrozziere e la Lancia per la costruzione della Flaminia Sport iniziò nel 1959, quando il carrozziere già costruiva per la Casa la versione più sportiva della Appia.*





A sinistra, la Lancia Flavia Sport nella prima versione 1500 carrozzata Zagato nel 1962. Sotto certi aspetti questo originale modello riprese i concetti della linea "Panoramica". Sotto, la Lancia Flavia Sport 1,8 del 1963. Si differenzia dal modello precedente principalmente per la forma degli archi passaruota posteriori: rettilinei nella prima, più ampi e curvi nella seconda.

Sotto, il prototipo realizzato da Zagato nel 1968 per proporre alla Casa di rinnovare la Lancia Flavia Sport.



la "doppia gobba", uno dei suoi stilemi. Questa soluzione estetico-funzionale era nata dall'esigenza pratica di abbassare al massimo la linea del tetto lasciando però spazio alle teste del pilota e del passeggero. In quell'Appia il carrozziere mise le gobbe non solo sul tetto, ma anche sul bagagliaio e sul cofano. Per questo motivo il pubblico la battezzò "cammello" e l'epiteto non le giovò.

Zagato nel correggere le esagerazioni seguì un approccio più orientato all'efficienza. Nacquero così le piccole serie GT e GTS, più tranquilla la prima, più sportiva la seconda, che alla fine confluirono nella versione GTE destinata a diventare un modello ufficiale della Casa. La GTE spinse il carrozziere a esplorare zone d'interesse sottovalutate in precedenza: come l'integrazione dello spirito di mar-

ca, la standardizzazione delle componenti e l'analisi delle forme più idonee in rapporto ai procedimenti costruttivi per ottenerle. La GTE, poi seguita dalla Sport con il passo corto, fu la prima vettura di Zagato realizzata con tecniche semi-industriali.

Nel 1958 Zagato partecipò con altri carrozzieri alla ricerca formale sull'Appia berlina II Serie che infine approdò alle modifiche della III Serie. I principali interventi suggeriti dal carrozziere riguardarono l'abbassamento della linea del cofano anteriore, l'innalzamento delle creste dei parafranghi posteriori e la verniciatura con tinte metallizzate. Nello stesso anno



Sopra, la Lancia Fulvia Sport 1.6 del 1971. Ultima evoluzione del modello che numericamente portò all'apogeo la collaborazione di Zagato con la Lancia. La produzione totale, fra tutte le versioni, fu di oltre 7000 esemplari. A sinistra, la Lancia Beta Spider prodotta da Zagato per conto della Lancia dal 1975 al 1983. In questo caso il carrozziere non si occupò del design e della progettazione, ma solo della costruzione.





*Sotto, il disegno della Lancia Hyena realizzata da Zagato nel 1992 abbinando il motore e la trasmissione della Lancia Delta HF integrale alla scocca della Alfa Romeo RZ. La vettura fu prodotta in 24 esemplari. A destra, la Zagato Hyena grazie alle dimensioni compatte e al largo impiego delle fibre di carbonio pesava circa 150 chili meno rispetto alla Lancia Delta HF integrale di serie.*



iniziò la collaborazione fra il carrozziere e la Lancia per la definizione della Flaminia Sport.

Il compito di Zagato in questo caso fu facilitato dal fatto che già costruiva la versione più sportiva dell'Appia. Ne derivò una continuità nello stile che finì con il trasformarsi in "family feeling" per i modelli più sportivi della Lancia. La Flaminia Sport era una vera gran turismo la cui classe era degna dell'immagine Lancia e attraverso varie evoluzioni rimase in produzione con successo fino al 1967.

Nel 1960 nacque la Lancia Flavia dalla quale il carrozziere derivò la versione Sport, che dal 1962 divenne un modello ufficiale della Casa. Sotto certi aspetti la Flavia Sport riprese i concetti della linea "Panoramica" e attraverso varie evoluzioni arrivò fino al 1967. Infatti nel 1968 la Lancia decise di non costruire in serie l'interessante prototipo proposto da Zagato per rinnovare il modello. Proseguì invece fino al 1972 la collaborazione iniziata nel 1965 per realizzare la Lancia Fulvia Sport, il modello che numericamente portò all'apogeo l'intesa fra Zagato e la Lancia. La



produzione totale, considerando tutte le versioni, fu di oltre 7000 esemplari

Volendo essere precisi questo dato di produzione fu superato da quello delle Beta spider, che tuttavia non furono vere "Lancia-Zagato" perché il carrozziere in questo caso non si occupò del design e della progettazione, ma solo della costruzione materiale di circa 9000 esemplari sulle sue linee di produzione. Per trovare un'altra Lancia di Zagato fu necessario attendere il 1992 quando il carrozziere di sua iniziativa costruì la coupé Hyena che abbinava il motore e la trasmissione della Lancia Delta HF integrale a una scocca derivata della Alfa Romeo RZ. La Hyena fu prodotta in 24 esemplari e insieme con l'Alfa Romeo RZ fu l'ultima auto carrozzata da Zagato.

Nel 1994 la sezione produttiva dell'azienda fu chiusa e rimase la sola attività di design e progettazione. A questa branca dell'azienda va ascritta l'elaborazione stilistica sulla Lancia Ypsilon nella quale i principali interventi estetici riguardarono il frontale reso più aggressivo con un particolare trattamento delle prese d'aria e le finiture sportive di molti particolari. L'originale prototipo fu poi proposto nello stand della Lancia al Salone di Barcellona, dove si sottolineò che uno dei punti di forza del modello era il potente motore 1.9 16v Multijet turbodiesel che sviluppava la potenza massima di 150 cv a 4100 giri/minuto e la coppia massima di 306 Nm a 2000 giri/minuto.

*A destra, l'elaborazione stilistica proposta nel 2005 da Zagato per la Lancia Ypsilon. I principali interventi riguardarono il frontale reso più aggressivo e le finiture sportive di molti particolari. Sotto, la Lancia Ypsilon Sport, originale prototipo realizzato dalla Lancia in collaborazione con il Centro Design Zagato.*



# Sconfisse la crisi

**Nel 1932 la Lancia presentò la sua prima automobile di piccola cilindrata. Soluzioni geniali e tecniche costruttive moderne consentirono alla piccola Augusta prestazioni ed eleganza all'altezza della tradizione delle grandi Lancia.**



*Sotto, la coda della Lancia Augusta. Il Codice della strada dell'epoca consentiva un solo fanale applicato nella parte sinistra dotato di due luci una delle quali era il cosiddetto "stop", ovvero il segnalatore della frenata.*



La Lancia Augusta fu impostata nel 1930 quando la crisi dell'economia innescata dal crollo della borsa di Wall Street indusse Vincenzo Lancia a rivedere i suoi piani. Egli capì subito che la crisi mondiale avrebbe spinto molti paesi a erigere barriere protezionistiche contro le importazioni, colpi durissimi per Lancia che fino allora aveva venduto all'estero tre quarti della sua produzione. Per fronteggiare la nuova situazione ci voleva una

vettura di cilindrata ridotta che tuttavia conservasse le prestazioni delle grandi Lancia con un prezzo di vendita e costi di gestione proporzionati alle esigenze del magro mercato italiano. La difficile equazione poteva essere risolta solo ricorrendo a idee innovative. La pic-

*A destra, la plancia della Lancia Augusta. A sinistra si nota la leva della ruota libera. I 4 strumenti serviti da due lampade sono, l'orologio, l'indicatore in litri del livello benzina, il tachimetro e l'amperometro.*

cola 231, che non aveva ancora un nome commerciale, riprese quindi il concetto di scocca portante introdotto dalla Lancia Lambda, ma lo sviluppò estendendolo per la prima volta nella storia dell'automobile all'intera carrozzeria, che si voleva del tipo berlina a guida inter-

na. La scocca della 231 comprese quindi il vano motore, i montanti anteriori e posteriori, il tetto e perfino il baule in una costruzione unitaria che costituiva un unico "guscio". Sebbene di acciaio sottile, il guscio era così rigido e leggero da consentire di eliminare il montante

*A sinistra, una Lancia Augusta con le porte aperte. Secondo lo schema mantenuto dalla Lancia fino agli anni Sessanta le porte erano senza il montante centrale e si aprivano "ad armadio". Sopra, Tazio Nuvolari, come Achille Varzi, non gareggiava con vetture Lancia, ma ne era un grande estimatore. Negli anni Trenta impiegava questo esemplare targato MN 6184 per l'uso quotidiano e per spostarsi da un circuito all'altro. La foto fu scattata il 16 dicembre 1936 a Bologna nel cortile delle Officine Maserati.*

centrale per realizzare le porte ad "armadio" in modo da rendere facile l'accesso. Alla prova dei fatti la scocca della 231 accusò una torsione di soli 0°12' sottoposta a una coppia torcente di 125 mgk. Sottomessa alla stessa prova la pur robusta scocca della Lambda aveva accusato la deformazione di 1° mentre le auto con il tradizionale telaio a longheroni nelle stesse condizioni accusavano una torsione attorno ai 10°. Dal punto di vista costruttivo la scocca della 231 si poteva completare con la semplice aggiunta delle porte, dei cofani e dell'abbigliamento interno, con una riduzione dei costi notevole nei confronti della concorrenza. La costruzione unitaria

permise anche una rilevante riduzione del peso a tutto vantaggio delle prestazioni. Però anche nel motore Vincenzo Lancia mise in campo la sua genialità per ottenere il massimo dalla cilindrata contenuta in soli 1196 cc, ben lontana dai "2 litri" che fino ad allora egli riteneva il limite minimo per un'automobile di classe. La Augusta mantenne la classica architettura Lancia del motore a V stretto (in questo caso 18°15') in un blocco a quattro cilindri leggero e compatto. La distribuzione conservò lo schema con l'albero a camme in testa già sperimentato nella Lancia Artena e dallo stesso modello riprese le camere di combustione ad al-

to rendimento ricavate in parte nella testa e in parte nel cielo dei pistoni. Il risultato fu una potenza di 35 cv a 4000 giri/min, più che sufficienti per affrontare i percorsi alpini e appenninici delle strade italiane e per spingere la vettura alla velocità di 105 km/h, un bel risultato per l'epoca.

A tutto vantaggio del comfort il motore fu sospeso elasticamente sulla scocca tramite due balestrine cantilver secondo un sistema brevettato dalla Lancia. Ai fini del comfort e della precisione di guida le sospensioni anteriori adottarono lo schema a ruote indipendenti con molli elicoidali racchiusi in foderi verticali con gli ammortizzatori idraulici incorporati. Quelle posteriori adottarono un convenzionale ponte rigido con balestre e ammortizzatori meccanici. Il collegamento dal motore al ponte fu realizzato con un albero di trasmissio-



*A sinistra, la Lancia Augusta 231 in una immagine dell'epoca. Si notano le due ruote di scorta che allora erano un accessorio molto utile considerando che le forature erano tutt'altro che improbabili sulle strade dell'epoca. A destra, un'altra Lancia Augusta con le calotte copriruota che furono adottate in epoca successiva.*





A sinistra, una serie di Lancia Augusta (in Francia si chiamavano Belna) lungo le linee di montaggio dello stabilimento francese di Bonneuil sur Marne. Sotto, l'autotelaio della Lancia Augusta Tipo 234 visto di fronte. La calandra inclinata e appuntita alla base era comune con le Berline Lusso di serie.



L'autotelaio della Lancia Augusta Tipo 234 fornito ai carrozzieri per gli allestimenti speciali.

ne dotato di giunti elastici tri-podi tipo Hardy al posto dei convenzionali giunti cardanici che pesavano e costavano di più. Le buone prestazioni e l'utilizzo della ruota libera misero alle corde i freni. Nelle prove condotte dallo stesso Vincenzo Lancia, che era un abile pilota, questi si erano rivelati inefficienti alla fine di alcune lunghe discese a causa del liquido del circuito idraulico entrato in ebollizione. Lancia risolse il problema ricorrendo a tutte le possibilità che le leggi della fisica gli mettevano a disposizione: realizzò la parte esterna dei tamburi in alluminio, che come è noto scambia meglio il calore, aumentò la superficie di scambio corrugando la loro superficie, li verniciò di nero perché è il colore che irraggia meglio il calore e infine fece studiare un

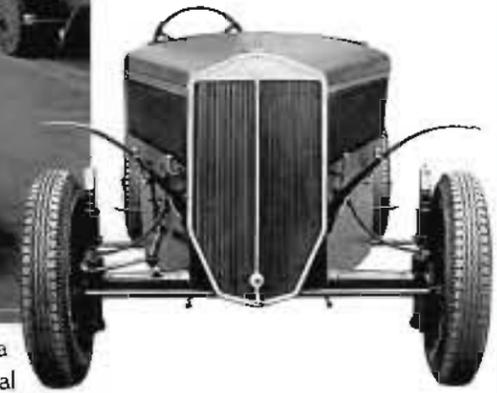


olio idraulico con un punto di ebollizione più elevato. Si è accennato alla ruota libera, che è una delle dotazioni della Augusta che oggi appaiono più curiose. Si tratta di un dispositivo piuttosto semplice comandato da un manettino nel cruscotto che permette di staccare il motore dalla tra-

missione in rilascio esattamente come avviene nella bicicletta quando si smette di pedalare. I vantaggi del dispositivo sono che usandolo in modo corretto si possono ridurre i consumi procedendo per inerzia e che in alcune circostanze si può cambiare marcia senza spingere il pedale della frizione. La contropartita è che con la ruota libera inserita si perde il cosiddetto "freno motore", perciò si allunga la frenata e si sovraccaricano i freni.

Sotto, una Lancia Augusta berlina Lusso restaurata. Si notano la calandra inclinata e i rilievi sulla lamiera che segnano la linea di cintura. Alla fine del 1934 le carrozzerie della versione normale e della Lusso furono unificate e presentarono entrambe la calandra inclinata e i rilievi sulla linea di cintura. Sotto, a sinistra, la coda della stessa Lancia Augusta Lusso. Si notano la ruota a raggi che era prerogativa di questa versione e il baule apribile dall'esterno.

Ma torniamo alla 231, che debuttò al Salone di Parigi il 5 ottobre 1932 accolta dall'entusiasmo dei tecnici e del pubblico. Il debutto ufficiale in Italia avvenne nel marzo 1933 al Salone dell'Automobile di Milano con il nome commerciale di Augusta. La vettura incontrò subito il favore della clientela. I volumi di vendita superarono le previsioni e questo risultato unito ai costi di produzione contenuti portò alla Lancia ricavi elevati e una floridezza economica mai conosciuta prima. La Augusta fu la prima vettura della Casa realizzata su linee di montaggio a catena. Le attrezzature per la produzione furono messe a punto dalla stessa Lancia, che sotto questo aspetto superò per modernità la stessa Fiat. Alcuni storici hanno suddiviso in serie le Auguste, ma questa ripartizione appare arbitraria. Infatti la vettura nacque talmente bene che nel corso dell'intera produzione dal 1933 al 1936 non fu mai necessario intervenire con mo-



difiche nella meccanica tali da giustificare una nuova serie. Vi furono però alcuni cambiamenti nella carrozzeria con l'introduzione della versione Lusso. Questa variante debuttò nella primavera del 1934 con la calandra inclinata, i parafranghi più avvolgenti, la linea di cintura segnata da un motivo in rilievo, le ruote a raggi e i frangivento sui finestrini. La Lusso ebbe però un'esistenza effimera perché nel 1935 confluì con la normale nella versione unica, chiamata "Unificata", esteticamente simile alla Lusso nella calandra inclinata e nel motivo sulla linea di cintura, ma priva dei frangivento e dotata di cerchi Fergat con finestrelle di ventilazione. Dal 1934 al 1937 la Augusta fu costruita anche in Francia con il nome Belna a Bonneuil sur Marne negli stabilimenti della Lancia Automobiles, società creata nel 1931 per aggirare gli elevatissimi dazi doganali. Sebbene molto simili alle italiane, le Belna si differenziarono per i componenti di produzio-

**LANCIA AUGUSTA BERLINA (1933-1937)**

**Numero cilindri e disposizione:** 4 a V di 18° 15', anteriore  
**Alesaggio e corsa:** 78 x 69,85 mm  
**Cilindrata totale:** 1196 cc  
**Potenza massima:** 35 cv a 4000 giri/min  
**Rapporto di compressione:** 5,4:1  
**Distribuzione:** un albero a camme centrale, aste e bilancieri  
**Alimentazione:** un carburatore Zenith 30 VEH  
**Impianto elettrico:** 6 V  
**Trazione:** posteriore  
**Cambio:** a 4 marce + RM  
**Frizione:** monodisco a secco  
**Tipo telaio:** solidale con la scocca  
**Sospensioni anteriori:** ruote indipendenti con schema Lancia, molle a elica, ammortizzatori idraulici telescopici  
**Sospensioni posteriori:** ponte rigido, balestre longitudinali semiellittiche, ammortizzatori meccanici a compasso  
**Freni:** idraulici a tamburo sulle 4 ruote  
**Pneumatici:** 140 x 40  
**Passo:** 2650 mm  
**Carreggiata anteriore:** 1223 mm (1226 mm modello Lusso)  
**Carreggiata posteriore:** 1223 mm (1226 mm modello Lusso)  
**Lunghezza:** 3814 mm  
**Larghezza:** 1450 mm  
**Altezza:** 1550 mm  
**Peso in ordine di marcia:** 830 kg  
**Velocità massima:** 102 km/h

ne francese (fanali, calandra, cerchi, strumenti ecc.). Si stima in 3000 esemplari la produzione in Francia. La produzione italiana del modello standard iniziò l'8 febbraio 1933 e finì il 20 novembre 1934 totalizzando 5517 esemplari. Il 14 febbraio 1934 la Lusso af-

fiancò la versione normale e rimase in produzione fino al 4 dicembre 1934 totalizzando 1267 esemplari. Dopo il 14 dicembre le due versioni confluirono nella Unificata che arrivò a 6748 esemplari il 5 dicembre 1936 quando il modello uscì dalla produzione.

