

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

61



LANCIA k 2.4 - 1994



€ 9,99 - quattordicinale

ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Nuove ambizioni, grandi debiti

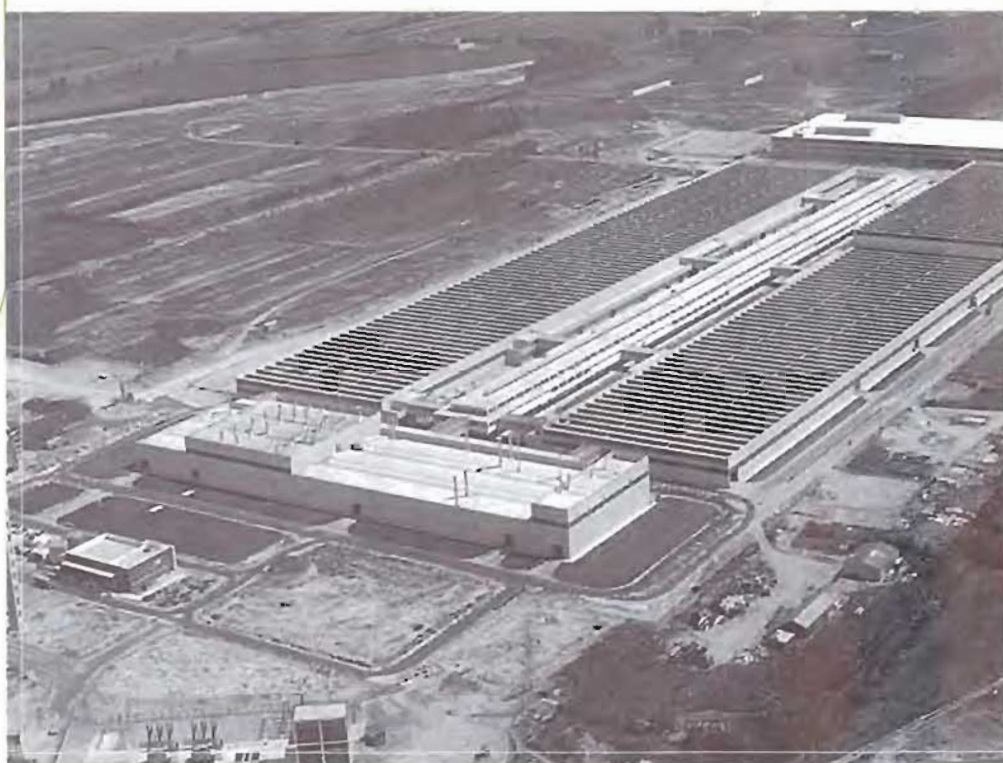
Consapevole che il rilancio imponeva un adeguamento degli impianti alle esigenze del mercato di massa, tra gli anni Cinquanta e i Sessanta la Lancia vara un ambizioso programma di investimenti.

La strategia di rilancio messa a punto da Fidanza era stata fatta propria, senza significativi cambiamenti, dal nuovo vertice chiamato da Pesenti alla guida della società. Nei primissimi anni Sessanta, mentre si consumavano le ultime fiam-

mate del cosiddetto miracolo economico, alla Lancia proseguì l'opera di ammodernamento degli impianti e di razionalizzazione della distribuzione del lavoro fra gli stabilimenti dedicati alla produzione di automobili (Borgo San Paolo e Chivasso) e quello di Bolzano, nel quale venivano costruiti veicoli pesanti a uso civile e militare. Lo sforzo finanziario sostenuto in questi anni dall'azienda andò però ben oltre le previsioni iniziali. I 12 miliardi di lire ipotizzati dal piano Fidanza si rivelarono presto insufficienti per un progetto di rilancio di tale portata.

Solamente per il nuovo impianto di Chivasso furono necessari oltre 11 miliardi di lire, mentre l'ammodernamento del vecchio stabilimento di Borgo San Paolo fra il 1958 e il 1962 ne richiese altri 14.

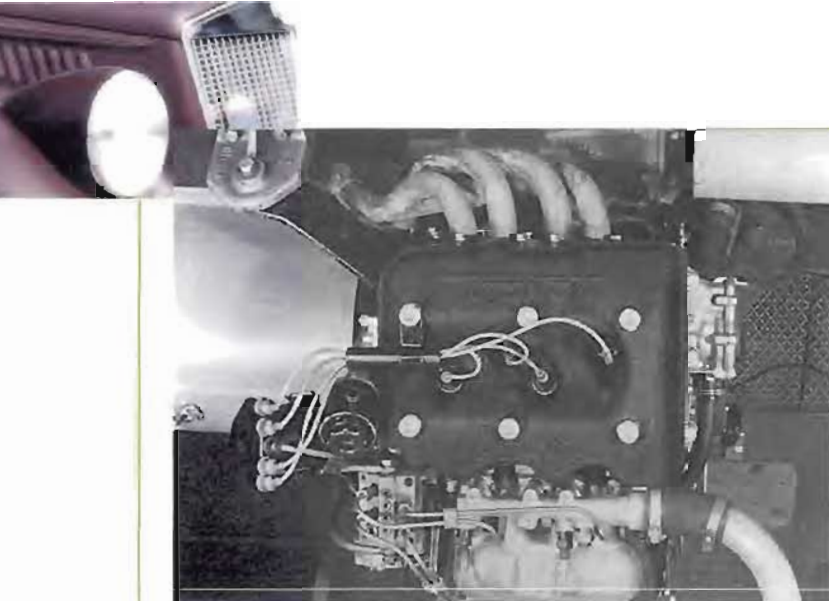
Nel 1969, Carlo Pesenti, ormai in procinto di passare la mano, ebbe modo di rivendicare a merito della sua gestio-



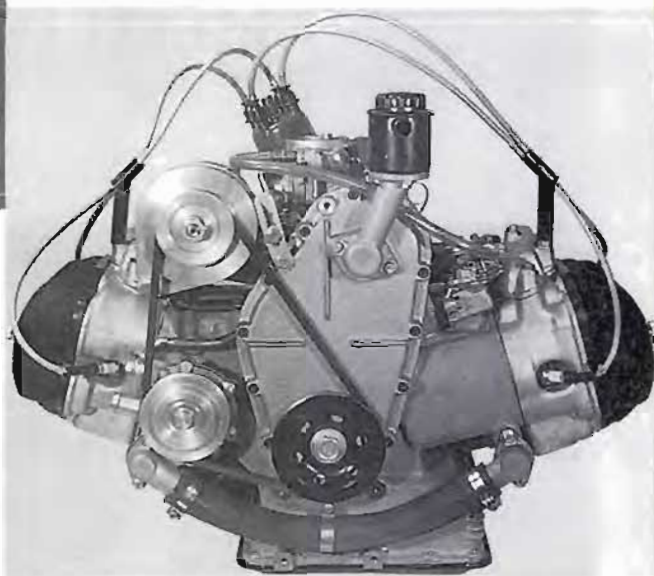
Una delle più importanti realizzazioni della gestione Pesenti fu il nuovo impianto di Chivasso costato oltre 11 miliardi di lire.

ne i risultati di un programma di investimenti che alla fine si era rivelato insostenibile per gli equilibri finanziari dell'azienda. Ogni settore della Lancia, dichiarò nel corso di un'audizione parlamentare, "è stato rimodernato e potenziato con la immissione di macchinari e impianti di alta classe e di elevate prestazioni".

Nel complesso nel decennio 1958-1968 si era passati da una dotazione complessiva di 2763 macchine a 4206 "e ciò pur avendone eliminate molte centinaia". Uno sforzo che non andava valutato solo sotto il profilo quantitativo, ma tenendo conto che l'impiego di macchine più efficienti significava anche maggiore produttività, come dimostravano le migliaia di nastri convogliatori "a catena interrata"



A sinistra, la Lancia continuò a sperimentare nuove tecnologie, come il motore Fulvia con iniezione Kugelfischer. Sotto, un altro esperimento realizzato nel 1967 fu il motore a 4 cilindri a V da 1088 cc. In basso, il reparto dello stabilimento di Chivasso della linea di trasporto delle scocche Fulvia.



e "aerei" che percorrevano gli stabilimenti. Anche la precisione e la perfezione delle lavorazioni era migliorata, al punto che, diceva ancora Pesenti, il reparto di costruzione degli ingranaggi dello stabilimento di Torino "è certamente uno dei più perfetti e certamente invidiato dalle analoghe fabbriche automobilistiche europee".

Rientravano in questo ambizioso programma di rilancio sia l'acquisizione, nell'aprile del 1961, della Faga di Bologna, un'officina di riparazione e costruzione di modelli, sia quella dell'impianto di carrozzeria per veicoli pesanti della Viberti a Bolzano.

Ma non meno importante nel complessivo disegno di ristrutturazione aziendale era l'intervento per la riorganizzazione e il potenziamento della rete commerciale tanto in Italia, quanto all'estero. Oltre alle filiali presenti nei maggiori centri urbani (Milano, Torino, Padova, Firenze, Genova, Napoli, Bari e Catania), nella penisola erano presenti 147 concessionari e 547 servizi autorizzati per l'assistenza alla clientela. Simile l'articolazione della rete di

vendita all'estero: oltre ad alcune storiche consociate come la Lancia England e la Lancia Automobiles vi erano 58 concessionari e 151 servizi autorizzati.

Nel complesso, dall'arrivo di Fidanza al 1964 furono investiti circa 11 miliardi di lire in immobili industriali e 33 miliardi in impianti e macchinari. Per affrontare un esborso tanto ingente non vi era che la strada dell'indebitamento. Dal 1958 al 1963 il debito consolidato era passato da 3 a 33 miliardi.

Naturalmente un'esposizione tanto rilevante avrebbe potuto essere sopportata solo da un'azienda in grado di far lavorare i propri impianti a pieno regime e di trovare un esito immediato per i propri prodotti. Due condizioni che nel caso della Lancia si davano solo in parte, contribuendo a rendere incerte le prospettive di un'impresa che aveva avuto una parte importante nella storia e nello sviluppo dell'industria italiana dell'automobile, ma il cui destino appariva ormai segnato.



Benino all'estero, benissimo in Italia

Al quinto anno di attività le Fulvia Coupé Rally 1,6 HF erano date per spacciate. Ma si difesero con onore nel Campionato internazionale Marche e nell'europeo. Si imposero nel Campionato italiano.

Nel 1971 la Fulvia Coupé Rally HF 1,6 fu aggiornata nella meccanica con un paziente lavoro sulla distribuzione e sull'alimentazione che permise di raggiungere la rispettabile potenza di 160 cv. Nella carrozzeria l'adozione di porte e cofani in plastica permise di ridurre il peso. Si rinviò invece l'adozione del differenziale autobloccante che

avrebbe consentito una migliore motricità, ma avrebbe imposto ai piloti un maggiore impegno nella guida. La Squadra Corse HF confermò Amilcare Ballestrieri, Sergio Barbasio, Harry Källström, Simo Lampinen e Sandro Munari. Ma in seguito si servì anche di altri ingaggiati a "gettone" o tramite le scuderie.

Il Rally di Montecarlo, tradizionale prova d'apertura del Campionato internazionale Marche, non fu fortunato. Sandro Munari/Mario Mannucci si fermarono con l'albero motore rotto e la stessa sorte toccò ad Amilcare Ballestrieri/Arnaldo Bernacchini. Sergio Barbasio/Piero Sodano ruppero il cambio, mentre Harry Källström/Gunnar Hägbon subirono un guasto imprecisato al motore. L'ecatombe, forse imputabile al recente potenziamento, risparmiò la Fulvia



Sopra, a causa delle avverse condizioni atmosferiche solo 22 equipaggi su 248 partiti conclusero il Rally di Montecarlo il 29 gennaio 1971. Ecco l'arrivo della Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF delle irlandesi Rosemary Smith/Alice Watson che si classificarono diciottesime assolute.

Coupé Rally HF 1,6 di Simo Lampinen/John Davenport, che si classificarono sesti assoluti guadagnando un punto nel Campionato e quella delle graziose Rosemary Smith/Alice Watson, che si classificarono al 18° posto.

A parziale scusante degli equipaggi Lancia bisogna evidenziare che le condizioni del tempo furono tanto severe che solo 22 dei 248 equipaggi partiti arrivarono alla fine e che un'improvvisa bufera sulle ultime prove speciali fece saltare i piani della Lancia per le gomme. Il 17 febbraio il secondo



A sinistra, la Lancia Fulvia Coupé Rally 1.6 HF iscritta dalla scuderia Jolly Club al Rally di Svezia il 20 febbraio 1971 per gli svedesi Ulf Sundberg/Bo Danielson che non brillarono. Sotto, un passaggio da Sestriere della Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF ufficiale di Arnalcare Ballestrieri/Arnaldo Bernacchini, che si classificarono secondi assoluti nel Rally d'Italia Sestriere-Sanremo che si svolse dal 14 al 17 marzo.

rally del Campionato vide in Svezia una sola Lancia ufficiale per Källström/Hägbom, che si classificarono terzi assoluti. Non brillarono invece Ulf Sundberg/Bo Danielson con una Fulvia Coupé Rally 1,6 HF della scuderia Jolly Club. Le imprevedibili condizioni atmosferiche condizionarono il Rally d'Italia Sestriere-Sanremo che si svolse dal 14 al 17 marzo, e portarono all'annullamento di diverse prove speciali. La Lancia disponeva di cinque equipaggi ufficiali. Fra questi Munari/Mannucci e Lampinen/Davenport gareggiarono con il pensiero rivolto al Campionato internazionale Marche, mentre Ballestrieri/Bernacchini, Sergio Barbasio/"Kilroy" (Piero Sodano) e Luca Cordero di Montezemolo/Daniele Audetto pensarono al Campionato italiano. Alla fine i meglio classificati furono Ballestrieri/Bernacchini che con il secondo posto portarono sei punti alla Lancia per il Campionato internazionale Marche e balzarono in

testa al Campionato italiano. Sergio Barbasio/Piero Sodano si classificarono terzi assoluti, mentre Munari/Mannucci, che partivano favoriti, furono costretti al ritiro da un guasto tutto sommato banale. Nulla di fatto anche per Lampinen/Davenport e Cordero di Montezemolo/Audetto, gli uni fermi con un problema alle sospensioni, gli altri per un guasto al motore. Molto bene si comportarono gli equipaggi privati, in tutto una ventina, con le Lancia Fulvia Coupé Rally HF nelle versioni 1600 e 1300. I migliori furono Arnaldo Cavallari/"Gianti" Simoni che ottennero un ottimo nono posto assoluto. A metà aprile il quarto rally del Campionato internazionale Marche, l'East African Safari, fu stregato per Sandro Munari che ancora una volta rincorreva l'unica vittoria che mancava nella sua fantastica carriera. Lo fermò un problema alla trasmissione, lo stesso che afflisse le Fulvia



A destra, 1° aprile 1971, Rally dell'Isola d'Elba. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF di Arnaldo Cavallari/"Gianti" Simoni che classificandosi noni assoluti furono il migliori fra gli equipaggi privati. Sotto, 1° aprile 1971, Rally dell'Isola d'Elba. La partenza delle graziosa coppia "Christine"/"Biche" con una delle venti Lancia Fulvia Coupé Rally HF private che presero parte alla gara.



Sopra, 1° aprile 1971, Rally dell'Isola d'Elba. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF di Luca Cordero di Montezemolo al suo debutto nella squadra ufficiale con il navigatore Daniele Audetto. Il futuro presidente della Fiat si fermò per un guasto al motore.

Coupé Rally 1,6 HF di Tony Fall/Mike Wood e di Lampinen/Davenport. I soli che riuscirono a portare la loro Fulvia Coupé Rally 1,6 HF al termine dell'avventura africana furono Källström/Hägbom, ottavi assoluti, senza punti. In maggio la Lancia saltò il Rally del Marocco che vide il successo del modello SM costruito dalla Citroën, Casa allora "gemellata" alla Lancia nel Gruppo Fiat. La Lancia rientrò nel Campionato internazionale Marche il 13 maggio con una sola Fulvia Coupé Rally 1,6 HF nell'Österreichische Alpenfahrt per Källström/Hägbom: mancò il successo per la bruciatura della guarnizione della testata. Il bilancio a metà stagione non era dunque esaltante. Ciò dipese probabilmente dalla combinazione di tre fattori: l'idea strisciante che al quinto anno di attività la Fulvia Coupé Rally

1,6 HF fosse ormai al capolinea, le rivalità interne al Gruppo impegnato nei rally anche con la Fiat 124 Sport Spider, infine il pensiero ormai sempre più rivolto alla vettura che avrebbe sostituito la Fulvia.

Il 19 maggio nell'Acropolis Rally, settima prova del Campionato internazionale Marche, di nuovo la Lancia schierò un solo equipaggio ufficiale: Lampinen/Davenport che si classificarono terzi assoluti davanti alla "cugina" Fiat 124 Sport Spider di Pino Ceccato/Helmut Eisendle. Lampinen/Davenport si distinsero nuovamente con il sesto posto nel Rac Rally che il 27 novembre chiuse il Campionato. Nella stessa occasione Källström/Hägbom si classificarono ottavi e Munari/Mannucci noni confermando la ritrovata affidabilità assoluta delle Fulvia Coupé Rally 1,6 HF. Quarta nel Campionato internazionale Marche, la Lancia si comportò meglio negli altri campionati ai quali partecipò. Nell'europeo ottenne il secondo posto finale e sette sonanti vittorie: quelle di Lampinen/Davenport nel Rally delle 4 regioni (5 giugno) e di Barbasio/Sodano nel Rally delle Alpi Orientali (27 luglio) e le cinque di Munari/Mannucci: Rally dei 999 Minuti (25 aprile), Rally Sempert (5 giugno), Rally di San Martino di Castrozza (28 agosto) e



A destra, 14 aprile 1971. Il direttore sportivo Cesare Fiorio corre incontro a Harry Källström/Gunnar Hägbom, i soli che riuscirono a portare la loro Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF al termine dell'avventura africana. Si classificarono ottavi assoluti. Sotto, 6 maggio 1971. La Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF di Amilcare Ballestrieri/Fulvio Bernardini in un suggestivo passaggio del Rally delle 4 Regioni.



lestrieri si classificò secondo. A quest'ultimo a sua volta per superare Trombotto, che rimase leader provvisorio, non bastò arrivare secondo nel Rally delle 4 Regioni dove Barbasio si classificò terzo.

Il 27 giugno lo stesso Barbasio si portò a un solo punto da Trombotto vincendo il Rally delle Alpi orientali. Il sorpasso avvenne il 28 agosto quando le Lancia dominarono il Rally di San Martino di Castrozza e Barbasio, secondo, passò a condurre con quattro punti di vantaggio su Trombotto. Il 26 settembre, al Rally del Medio Adriatico, il Campionato era ancora aperto: Barbasio partiva favorito, ma la matematica lasciava aperte anche altre ipotesi. A neutralizzarle ci pensò una gomma che cedendo improvvisamente nella seconda prova speciale innescò una serie di capriole dalla quale la Fulvia Coupé Rally 1,6 HF di Ballestrieri uscì pronta per la demolizione. Trombotto, forse preso da spirito di emulazione, ribaltò la sua Fiat 124 Sport Spider due chilometri dopo. A questo punto Barbasio era matematicamente campione. Ma volle fare di più e vinse anche la gara.

Rally dei 1000 Minuti (17 ottobre). Nel Campionato italiano alla fine si imposero Barbasio/Sodano su Fulvia Coupé Rally HF 1,6 dopo una lotta avvincente con i compagni di squadra Ballestrieri/Bernacchini e gli equipaggi della Fiat. Il primo round nel Rally d'Italia il 17 marzo si risolse a favore di Ballestrieri, che tuttavia il 3 aprile fu superato dall'alfiere della Fiat Giulio Bisulli. Il 18 aprile nel Rally dei 999 Minuti, terzo appuntamento tricolore, le Lancia conquistarono i primi tre posti. Sia Ballestrieri secondo assoluto, sia Barbasio terzo, conquistarono un punteggio più elevato dei piloti Fiat, i quali con Trombotto nuovo leader rimasero in testa grazie ai punti presi con i piazzamenti. Per tornare in testa a Barbasio non bastò la vittoria del 16 maggio nel Rally dell'Alto Adriatico dove il compagno di squadra Bal-

Sotto, a sinistra, il 28 agosto 1971 le Lancia dominarono il Rally di San Martino di Castrozza. Ecco la Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF di Harry Källström/Gunnar Hägbom in uno dei numerosi tratti di sterrato che caratterizzarono la gara. Sotto, a destra, la Lancia Fulvia Coupé Rally 1,6 HF di Bossetti/"Tiziano" iscritti dalla scuderia Tre Gazzelle al Rally del Medio Adriatico che il 26 settembre 1971 chiuse il Campionato italiano con la vittoria di Sergio Barbasio.

Le corse 1971



Silenziosa, potente e brillante

La Lancia k sostituì la Thema puntando più che mai sulla qualità e sul comfort con una nuova famiglia di motori veramente molto brillanti: 215 km/h e una silenziosità da ammiraglia con il 2400 a 5 cilindri, 20 valvole aspirato.



A sinistra, le linee sono morbide e slanciate. I volumi ben raccordati e ben armonizzati. L'aspetto è quello di una vettura sobria e informale, ma elegante che sottolinea la tradizione della Casa. Sopra, la Lancia k 2.4 ambientata in una cornice che ne esalta la classe e la tradizione del marchio.

Alla Lancia k toccò il difficile compito di sostituire la Thema, berlina decisamente riuscita che dal 1984 al 1993 aveva conquistato 350.000 lancisti. Nell'impostare il nuovo modello la Casa si impose l'obiettivo di superare la concorrenza straniera che intanto aveva compiuto alcuni passi avanti. Il programma tecnico si propose dunque di realizzare con tecnologie d'avanguardia una

vettura estremamente sicura, silenziosa, confortevole e con prestazioni d'eccellenza: insomma, una Lancia proiettata nel futuro in linea con la tradizione del marchio. Si partì dalla scocca ritenendo che la sua robustezza avrebbe consentito non solo una elevata sicurezza e un buon comportamento stradale, ma anche più comfort e più silenziosità. I tecnici lavorarono con certissima cura sulla qualità dei ma-

teriali e sulle tecniche di assemblaggio per ottenere grande robustezza senza aumentare eccessivamente il peso. Crearono così una scocca dotata di una eccezionale resistenza alla torsione e alla flessione (150.000 kgm/radiante, il doppio della Thema), che unita alla precisione degli accoppiamenti, perseguita anche nelle sovrastrutture in plastica, permise di ridurre drasticamente le rumorosità indotte dalle piccole deformazioni dei materiali. Gli stilisti dell'I.DE.A Institute in collaborazione con i designer della Casa definirono la veste estetica della vettura nel solco della tradizione di raffinatezza e di discrezione dei modelli Lancia di alta gamma. Sotto, a sinistra, il lussuoso interno della Lancia k. Sul sedile posteriore potevano prendere posto comodamente tre persone. Il rivestimento in Alcantara® o in pelle era di serie sui livelli di finitura più costosi, optional sugli altri.

Sotto, a sinistra, il lussuoso interno della Lancia k. Sul sedile posteriore potevano prendere posto comodamente tre persone. Il rivestimento in Alcantara® o in pelle era di serie sui livelli di finitura più costosi, optional sugli altri.



La classica calandra a scudo fissò il principale elemento di continuità stilistica con i modelli precedenti. Per il resto i designer adottarono linee più morbide di quelle della Thema e volumi più raccordati per far passare inosservato l'aumento delle dimensioni con il quale resero possibile una migliore abitabilità e un maggior volume utile del bagagliaio. Le forme filanti e affusolate

Sotto, la plancia della Lancia k realizzata con l'impiego di materiali pregiati. Gli strumenti, i comandi e i sistemi elettronici di informazione a bordo utilizzavano le tecnologie più avanzate dell'epoca.



A sinistra, il frontale della Lancia k. La calandra in continuità con quella della Thema rivela subito l'identità di marca. Il muso appare più affilato e in definitiva più efficiente dal punto di vista aerodinamico. Sopra, la Lancia k vista da dietro. Nella lineare semplicità dell'insieme si notano i fanali divisi in due porzioni. Nello scudo paraurti si nota la fascia nera che sarà eliminata nel 1998.



unite al lavoro condotto nella galleria del vento permisero di migliorare il coefficiente di penetrazione aerodinamica (Cx) contribuendo anche alla eliminazione dei fruscii.

I tecnici perseguirono la ricerca della massima silenziosità anche con l'ausilio di nuove tecnologie. In particolare per ridurre le vibrazioni delle lamiere impiegarono un nuovo materiale fonoassorbente, il cosiddetto "keller", modellabile a caldo per seguire il profilo dei pannelli metallici. Un altro materiale, un "sandwich" multistrato con prestazioni acustiche d'avanguardia, servì per rivestire la paratia fra il vano motore e l'abitacolo. In fase di ricerca si sperimentarono diverse forme e spessori di tale materiale utilizzando un moderno simulatore e un troncone anteriore della vettura completo di tutti gli accessori. Alla silenziosità giovò anche la scelta di realizzare il tappeto del pavimento in un pezzo unico, cioè senza le discontinuità responsabili dei cosiddetti "buchi acustici" nell'abitacolo. Altro lavoro sul contenimento

Sotto, il gioiello della Lancia k 2.4: il motore 2400 con 5 cilindri e 20 valvole che permetteva prestazioni addirittura sportive con gran comfort e consumi tutto sommato contenuti.



delle vibrazioni e dei rumori lo condussero i motonisti con lo studio di una nuova famiglia di propulsori a 5 cilindri di per sé più regolari nel funzionamento. Fra le caratteristiche di questi nuovi motori ricordiamo le punterie idrauliche già silenziose perché in grado di compensare i giochi di funzionamento, ma qui ancora più efficienti perché dotate di tubazioni antisvuotamento per eliminare la fastidiosa rumorosità altrimenti avvertibile nei primi istanti di funzionamento con la circolazione dell'olio non ancora a regime.

Fra le altre particolarità dei motori a 5 cilindri bisogna ricordare inoltre l'alberino di bilanciamento controrotante comandato dall'ingranaggio della pompa dell'olio, il collettore di aspirazione a geometria va-



riabile Variable Intake System (VIS) per migliorare il "tiro" ai bassi regimi, il mantello dei pistoni con riporti a base di grafite per ridurre gli attriti, il variatore di fase, l'accensione con una bobina per candela e la pompa cell'acqua posta nella testata, comandata dal dorso della cinghia della distribuzione. Un'altra novità fu la chiave antifurto dotata di un trasduttore elettromagnetico codificato per impedire l'avviamento con una chiave contraffatta, ovvero priva del codice di riconoscimento per la centralina di controllo motore. Di particolare importanza fu infine una serie di dispositivi integrati per la prevenzione di incendi in caso di incidente, come il serbatoio del carburante antincendio, la valvola antide-

flusso del carburante, l'interruttore inerziale, la protezione integrale del catalizzatore e i rivestimenti interni ignifughi. La Lancia k debuttò in pubblico nel dicembre 1994. Subito dopo la Casa avviò la commercializzazione proponendo alla clientela tre livelli di allestimento (LE, LS e LX) e cinque motorizzazioni delle quali quattro a benzina (2000 a 5 cilindri, 20 valvole con 145 cv; 2000 Turbo a 4 cilindri 16 valvole con 205 cv; 2400 a 5 cilindri, 20 valvole con 175 cv; 3000 a 6 cilindri a V, 24 valvole con 204 cv) e una diesel (2400 a 5 cilindri, 10 valvole con 124 cv).

Ricca e appropriata alla classe della vettura si presentò la do-

Sopra, la gamma 1998 caratterizzata dai paraurti in tinta carrozzeria. Al centro la k berlina, a destra la Coupé, a sinistra la Station wagon. Sotto, a destra, l'air bag lato guida era di serie, ma per quello del passeggero era necessario un supplemento di prezzo. Sotto, a sinistra, vista in trasparenza della Lancia k 2.4 che mette in evidenza la disposizione dei principali organi meccanici.

mentazione degli accessori, molti dei quali di serie. L'air bag per il conducente, l'ABS e il servosterzo, per esempio, erano presenti su tutte le versioni a partire dalla più economica. Ovviamente la dotazione degli accessori di serie aumentava con il crescere dei livelli di finitura. Alle dotazioni di serie, seguendo la strategia dei costruttori tedeschi, la Casa affiancò una nutrita lista di accessori personalizzati che si allargava fino a prevedere il frigo e la televisione.

Con la somma delle sue qua-

lità la Lancia k andò oltre la classe merceologica d'appartenenza, in pratica si presentò con le caratteristiche di una grande ammiraglia europea. Il motore più indicato alla classe della k era il 2400 20 valvole a benzina. Brillante ma non rabbioso, silenzioso ma pieno di carattere e generoso ma parco nei consumi, permetteva alla Lancia k 2.4 di accelerare da 0 a 100 km/h in poco più di 8 secondi, di filare a 220 km/h (rilevati in prova contro i prudenziali 215 km/h dichiarati ufficialmente) e di percorrere 10 km/litro all'andatura di 120 km/h.

Come in tutti i modelli nati bene non vi furono sostanziali modifiche nel corso della produzione. Nel 1996 la Casa modificò leggermente il disegno dei sedili e quello dei cerchi in lega. Nel 1998 altre piccole modifiche connotarono la seconda serie caratterizzata dai paraurti in tinta carrozzeria, privi cioè della fascia di colore nero, dalla finitura monocromatica dell'abitacolo: antracite anziché antracite/tortora, e dal diverso disegno del volante.

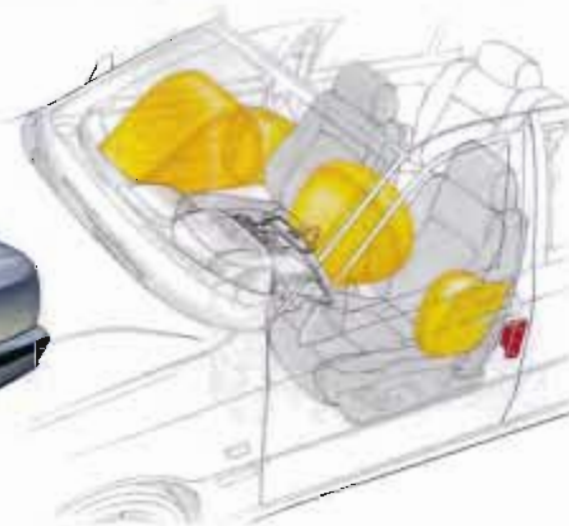
Altri aggiornamenti riguardarono la gamma dei motori. Il 2000 4 cilindri turbo fu sostituito da un turbo a 5 cilindri con 220 cv, mentre il 2.4 turbodiesel prese la sigla JTD con l'adozione del raffinato sistema a iniezione diretta common rail. Contemporaneamente nelle trasmissioni debuttò il nuovo cambio sequenziale automatico autoadattativo Comfortronic distinto da doti di grande robustezza, rapidità, e dolcezza di funzionamento. Nello stesso anno debuttarono altri accessori come

LANCIA k 2.4 (1994-1998)

- Numero cilindri:** 5 in linea
- Alesaggio e corsa:** 83 x 90,4 mm
- Cilindrata totale:** 2446 cc
- Potenza massima:** 175 cv a 6100 giri/min
- Rapporto di compressione:** 10:1
- Distribuzione:** due assi a camme in testa, variatore di fase elettroidraulico, 20 valvole
- Alimentazione:** iniezione Bosch Motronic M2.10, collettore d'aspirazione modulare
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** a 5 marce + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Tipo di costruzione:** scocca portante con telaietti ausiliari anteriore e posteriore
- Rapporto finale:** 57/16
- Sospensioni anteriori:** tipo McPherson con bracci oscillanti inferiori e barra stabilizzatrice
- Sospensioni posteriori:** tipo McPherson con aste trasversali, puntoni di reazione, barra stabilizzatrice
- Freni:** a disco (ant. autoventilanti) con servofreno e ABS
- Pneumatici:** 205/60 R 15 91W
- Sterzo:** idroguida ZF con comando a circolazione di sfere
- Cerchi:** in acciaio 5 1/2 (in lega leggera)
- Pneumatici:** 175 HR 15
- Passo:** 2700 mm
- Carreggiata anteriore:** 1546 mm
- Carreggiata posteriore:** 1527 mm
- Lunghezza:** 4687 mm
- Larghezza:** 1826 mm
- Altezza:** 1462 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1450 kg
- Velocità massima:** 215 km/h

il cruise control, il navigatore satellitare, gli airbag laterali e i fari allo Xenon a orientamento automatico. La seconda serie

concluse il ciclo del modello nel 2002, anno in cui alla Thesis toccò il compito di non far rimpiangere la k.



IL MODELLO DA COLLEZIONE