

EDITORIALE

IL 110° LANCIA A MILANO AUTOCLASSICA E AL MOTORSHOW

La Lancia ha festeggiato a Torino il suo 110° anniversario della nascita con una "tre giorni" organizzata dal Lancia Club, densa di avvenimenti. Lo ha fatto da venerdì 25 a domenica 27 novembre, giorno del compleanno e giornata conclusiva, chiusa con una stupenda sfilata: ben 100 modelli del marchio che hanno rappresentato le vetture di lusso - prima indipendenti poi entrate a far parte del Gruppo Fiat (ora FCA) - sono partiti dal grattacielo Lancia (per anni sede della Casa) e, scortati dai motociclisti della Polizia Municipale, hanno raggiunto Piazzetta Reale, nel pieno centro della città, sostandovi ed esponendosi agli sguardi ammirati dei passanti.

Non è stato che il gran finale. Tutto è iniziato venerdì al Museo dell'Automobile, con il convegno "Lancia 1906 - 2016 da Vincenzo a FCA" i cui lavori sono stati aperti dal presidente del Lancia Club (Registro della Marca), Giorgio Formini. Interessanti gli interventi di Enrico Masala, Stefano Falchetto, Luigi Ferraresi, Alberto Pianta, Bruno Cena, Alessandro Barberis.

Il giorno dopo, tre conferenze nel Salone d'Onore del Castello del Valentino su modelli d'interesse storico e collezionistico: "1976 Lancia Gamma", "1986 Lancia Thema 8.32 e SW", "1936



Lancia Aprilia", illustrati da Leonardo Fioravanti, Aldo Brovarone, Mauro Palitto, Luigi Filtri, Alberto Testa, Stefano Falchetto, Lorenzo Morello, Vito Veninata.

Lancia presente anche alla mostra "Milano Auto Classica", concomitante con i festeggiamenti torinesi. Il Gruppo FCA Heritage, capitanato da Roberto Giolito, ha schierato la mitica D50 Formula 1, una Stratos stradale dalla classica tinta arancione, l'indimenticabile Fulvia Coupé 1600 HF n. 14 di Sandro Munari plurivittoriosa nei rally e una Flaminia Loraimo del designer parigino-statunitense Raimond Loewy, l'Alfa Limousine (la prima vettura costruita da Vincenzo Lancia), per citarne alcune. Era presente anche l'ASI con una Lamborghini Miura e due prototipi da record di Bertone.

Ai primi di dicembre è stata la volta del bolognese Motorshow, dov'erano esposte la Lancia Alfa Sport, una D25 Sport, una Stratos in livrea Alitalia (Gruppo 4 per i rally) e la Lancia Delta Integrale di Gruppo A in livrea blu-rosso-azzurro Martini Racing.

I 110 ANNI SI FESTAEGGIANO A TORINO



IL LANCIA CLUB, DAL 25 AL 27 NOVEMBRE, HA ORGANIZZATO I FESTEGGIAMENTI DELLA CASA DI BORGO SAN PAOLO LÌ DOVE TUTTO EBBE INIZIO, ESATTAMENTE 110 ANNI FA

Se a Torino si sta vivendo la sindrome dello "spostiamo tutto a Milano", il Lancia Club non si è lasciato ammaliare da mode passeggere e l'ha scelta come fulcro dei festeggiamenti per i 110 anni della Casa che rappresenta. Anche la data non è casuale: proprio il 27 novembre del 1906, infatti, "Monsù" Vincenzo e soci firmavano il contratto che dava inizio alla grande storia della Lancia. E proprio nello stesso giorno di quest'anno, caduto di domenica, la sfilata di un centinaio di modelli di ogni epoca è stata il suggello delle celebrazioni iniziate il venerdì. Una bellissima manifestazione che avrebbe meritato una risonanza sicuramente maggiore, soprattutto per il valore culturale e sociale che la Lancia rappresenta per Torino. Ma se i media hanno trascurato la

vicenda, ad abbracciare i lancisti e le loro auto è stata la gente che per strada ha applaudito, fotografato, filmato e si è emozionata al passaggio degli equipaggi.

Ma andiamo per ordine. Si è cominciato venerdì 25 ospiti del Museo dell'Automobile di Torino, con il primo interessante ciclo di conferenze dedicato alla storia della Lancia e, soprattutto, dei personaggi che l'hanno contraddistinta. Giorgio Formini e il suo staff sono riusciti nell'impresa di radunare relatori d'eccezione, gente che l'azienda l'ha conosciuta e vissuta fin nel profondo. Ad "aprire le danze" è stato Enrico Masala, ex responsabile Politiche e strategie di Marca, presidente onorario del Lancia Club per 20 anni e curatore dell'archivio storico. La sua prolusione è andata dalle origini fino al 1937, concentrandosi ovviamente sulla figura di Vincenzo Lancia. La storia inizia da una grande passione, che si infuoca quando la famiglia, nel 1898, si trasferisce a Torino nello stesso cortile dove si costruiscono le Ceirano, la Casa che fornirà a Fiat il prototipo della sua prima vettura. Nonostante Lancia inizi facendo il contabile per Ceirano, il fatto che spesso tornasse a casa con le mani sporche di olio e grasso la dice lunga sul suo amore per le auto. Lo stesso che lo porterà a farsi conoscere da persone del calibro di Biscaretti di Ruffia (al quale riparerà in maniera impeccabile la Benz come nessuno a Torino era stato in grado di fare) e Giovanni Agnelli, che lo vorrà come responsabile del collaudo e pilota delle prime vetture da corsa. Ma sarà soprattutto l'amicizia con tecnici come Aristide Faccioli - col quale condivide anche la passione per la musica - e Claudio Fogolin lo spronte per la fondazione della Lancia e C. Nonostante il primo stabilimento, l'ex Itala di via Ormea, andrà a fuoco subito e la prima vettura prodotta, la 12 HP fu mal accolta dalla stampa (il motore è giudicato non affidabile perché ha un regime di 1.200/1.500 giri/min).

Vincenzo non si perde d'animo e, grazie alle prime vittorie sportive come la Padova-Bovolenta del 1908, fa conoscere a tutti il valore tecnico e qualitativo delle sue vetture. E negli anni arriveranno le consacrazioni del successo, dapprima la Lambda del 1922 e poi il suo testamento tecnico, l'Aprilia, che Vincenzo non vede mai in veste definitiva poiché scompare prematuramente nel 1936.



GAMMA BERLINA E COUPÉ, L'AMMIRAGLIA CORAGGIOSA

La seconda vettura con marchio Lancia sotto l'egida Fiat è l'ammiraglia Gamma del 1976. Con la Gamma, i canoni stilistici fino ad allora validi per le grandi vetture verranno completamente ribaltati: la berlina presenta infatti una linea due volumi con coda allungata tipo "fastback" mentre la contemporanea versione coupé è una tre volumi tradizionali con due porte. Alla Facoltà di Ingegneria dell'Automobile, abbiamo potuto conoscere le fasi di concepimento dalle vive voci dei loro stilisti, Leonardo Fioravanti per la berlina, Aldo Brovarone per la coupé, entrambi all'epoca in forze presso Pininfarina. La berlina, inizialmente non capita, ha in realtà un favorevolissimo Cx di 0.30 misurato nella galleria del vento di Stoccarda. Il frontale un po' tormentato - con lo scudetto leggermente verticale - della I Serie non convince e la linea risulterà più pulita solo con la II Serie del 1980, con una nuova mascherina orizzontale e fari più grandi. Gli interni, seppur moderni e avanguardisti, mantengono un certo fascino Lancia. Per la meccanica si sceglie un Boxer a 4 cilindri di 2 o 2,5 litri di cilindrata, partendo dall'architettura Flavia, ma in realtà completamente ridisegnato, tanto che i due non ebbero nulla in comune, a parte l'uso dell'alluminio. La trazione anteriore e il notevole spazio interno ne faranno una valida berlina. Discorso diverso è quello della coupé che, come ricorda Brovarone, viene scelta perché diversa dalle altre proposte con code raccolte e rastremate. Avrà un discreto successo ma si perderà l'occasione di realizzare, sulla stessa base, le bellissime T-Roof con tetto targa, la berlina Opera e la "shooting brake" Olgiata.



A prendere la parola è poi Stefano Falchetto, ex responsabile produzione dello stabilimento San Paolo e figlio del celebre progettista Giuseppe Battista Falchetto. La sua esposizione ha tracciato il profilo di diverse personalità vicine a Vincenzo Lancia, fondamentali per la crescita dell'azienda. Fra questi, Rocco Primitivo, motorista padre del celeberrimo "V stretto" a 4, 8 e persino 12 cilindri; Rodolfo Zeppegno, firmatario di brevetti per autotelai e molle a sospensione; Falchetto, entrato in Lancia come disegnatore, notato da Zeppegno e autore della "leggendaria" proposta di diversi tipi di sospensioni per la Lambda realizzata in una sola notte; Luigi "Vigin" Gismondi e Cesare Scacchi. È stato invece lo studioso Luigi Ferraresi a introdurre il "dopo Vincenzo", ossia il periodo compreso tra il 1937 e il 1969 durante il quale l'azienda conosce rivoluzioni cruciali: prima la presenza di Adele, segretaria e poi moglie di Vincenzo, figura carismatica ed energica che seppe traghettare l'azienda fino al figlio Gianni, che farà della Lancia la sua grande passione, proiettandola nelle grandi corse internazionali. È stato fautore dei modelli tra i più belli e indimenticabili, anche se sempre con lo spauracchio di un bilancio in negativo - a causa dei

necessari costi per garantire una qualità e un prestigio unici - appoggiato anche qui da progettisti visionari e geniali che non hanno certo bisogno di presentazione: Vittorio Jano, maestro delle vetture da corsa della Serie "D" (fino all'indimenticabile monoposto D50) e Francesco De Virgilio, creatore del V6, primo al mondo, montato sull'Aurelia. La vicenda di Gianni si chiude con l'acquisizione da parte della famiglia Pesenti, un "bel capriccio" del re dei cementi, volenteroso di mettere le mani nell'industria automobilistica che però divenne una storia altrettanto degna di nota grazie a modelli come le celebri "tre F" (Flaminia, Flavia, Fulvia), a progettisti dalla mente raffinata e geniale, come Antonio Fessia, che riuscì nell'intento di spostare la trazione sull'avantreno e progettò il motore boxer di Flavia.

Nel 1969 Pesenti vende a una cifra molto simbolica (più l'ammontare dei debiti...) la Lancia a Fiat. Alberto Pianta, ex capo produzione Lancia, ci ha raccontato che cosa è significato questo marchio per il colosso torinese: "In azienda c'era molto entusiasmo e Lancia doveva essere rilanciata in grande stile. Il primo passo sarebbe stato quello del rinnovamento totale dell'impianto di Chivasso, che avrebbe ospitato prima la linea della Beta, sostituita della Fulvia e poi della Delta, e dalla realizzazione di un moderno stabilimento dedicato ai cambi, quello di Verrone, del 1974". Un video ci fa capire come in questi impianti si puntasse a mantenere inalterata la qualità e l'eleganza che da sempre contraddistingueva il marchio: processi produttivi moderni e nuovi metodi di lavorazione, soprattutto per quanto riguardava la verniciatura con le vasche di cataforesi.

A dimostrazione dell'interesse della dirigenza di Mirafiori nei confronti dell'azienda concittadina, si decide di riportarla alle corse e di farlo in pompa magna, con la Fulvia Coupé 1.6 HF di Sandro Munari che sbanca il Montecarlo del 1972 inaugurando una cavalcata di successi lunga 20 anni e 10 titoli del Mondo. È Bruno Cena, già direttore Sperimentazione Veicoli Lancia, a raccontarci questa scia vittoriosa e qual era la politica del Marchio nell'affrontare i rally.



APRILIA, IL TESTAMENTO DI VINCENZO

Nel 1936 la Lancia presenta l'Aprilia, vettura compatta dalle soluzioni e i contenuti da berlina di lusso. Negli intenti di "Monsù" Vincenzo c'è sempre stato il tarlo di una vettura sobria, compassata e discretissima, che però garantisca il fascino e la qualità proverbiali Lancia. Inoltre, deve presentare una linea fortemente aerodinamica, per diminuire consumi e aumentare le prestazioni, pregi che non sono riusciti alla precedente Augusta. Le fasi di concepimento di questa vettura la dicono lunga sulla personalità di Lancia: il peso deve stare entro i 1.000 kg, lo spazio essere sufficiente per 5 persone, la lunghezza di non più di 4 metri e la velocità di 125 km/h al massimo. E quando seppe dai tecnici che l'auto raggiungeva i 132 km/h invece dei 125 previsti... volle che si riducesse! Partendo dall'esperienza della Lambda e passando da Astura, Artena e Augusta, il suo telaio era il più evoluto con parti come passaruota e vano bagagli integrati nella scocca e una maggiore rigidità torsionale rispetto alle progenitrici. Con questa struttura e il passo insolitamente lungo, l'Aprilia ha lo stesso spazio per i passeggeri e un volume per i bagagli maggiore di una Fiat 1500, decisamente più grande. Anche il suo motore 4 cilindri a V stretto di 13° (1.351 cm³) è l'evoluzione di quello della Lambda, con le camere di combustione emisferiche. Raffinati gli interni con le portiere "a libro" che integrano i montanti. La conferenza sull'Aprilia è stata curata da Lorenzo Morello, presidente della Commissione Cultura ASI e docente al Politecnico di Torino, Stefano Falchetto e Vito Veninata, collezionista e pilota, che con l'Aprilia ha raccontato un po' il mondo delle numerosissime fuoriserie sulla sua base, compresi alcuni aneddoti molto curiosi che ha raccolto in un libro.

Fondamentale è la collaborazione con Abarth e la differenziazione dal marchio Fiat, con il quale si trova a combattere in diversi mondiali. Questo deve però essere appoggiato da uno svecchiamento e rinnovamento totale della gamma, azione che l'ingegner Vittorio Ghidella conduce nel migliore dei modi, con la presentazione di Delta/Prisma, Thema e Y10 e con la convinzione che ogni modello debba avere una sua versione prestazionale. Cena cita poi l'acquisizione da parte di Mirafiori del marchio Alfa Romeo e la conseguente nascita dell'Alfa Lancia Industriale, società che raggruppa i due marchi con intenti diversi: sportività e fascino corsaiolo per il Biscione, classe ed eleganza per il secondo, filosofia che porta Lancia ad allontanarsi dalle corse, per entrare nella leggenda con la mitica Delta 4WD/Integrale. È stata invece l'iniezione di fiducia per il futuro di Alessandro Barberis, ex amministratore delegato Fiat Group e ospite d'onore dell'evento, a concludere l'intensa giornata. Sabato, presso l'Aula magna della Facoltà di Ingegneria dell'Automobile al Lingotto e nel salone della Facoltà di Architettura al Castello del Valentino, grande spazio alle vetture che hanno superato la decina: Aprilia, Gamma, Beta Montecarlo, Delta 4WD, Thema 8.32 e SW (le approfondiamo nei riquadri).

Domenica, appuntamento a Palazzo Lancia, a cavallo dell'omonima via al centro di Borgo San Paolo, cuore pulsante dell'azienda durante tutto il secolo scorso. Il grattacielo, come ci ha raccontato Guido Rosani, figlio dell'architetto e progettista Nino Rosani, viene costruito tra il 1954 e il 1957 per competere con la magnificenza di Mirafiori e per ospitare gli uffici della direzione generale. Alto 70 metri, composto da 16 piani, consta di una struttura a ponte di travi reticolari in cemento armato poggianti su due basi a diedro e di finestre che ne caratterizzano l'intera facciata, tutte rivolte verso lo stesso panorama. Nella realizzazione, Rosani si rifà molto al "Pirellone" di Milano realizzato da Gio' Ponti, con il quale collabora. Da lì, sfilata lungo via Caraglio, corso Peschiera, corso Einaudi, corso Galileo Ferraris, corso Vittorio Emanuele II, corso Cairoli, lungopo Diaz, piazza Vittorio Veneto, via Po e arrivo fra due ali di folla in piazza Castello con parcheggio in piazzetta Reale. Fra le vetture presenti Lambda Torpedo, Dilambda, Ardena, Augusta, Aprilia berlina e fuoriserie, Ardea, Aurelia B10, B20 GT e B24, Appia Berlina e fuoriserie, Fulvia berlina e coupé, Flavia berlina e coupé, 2000 i.e., Flaminia, Beta Spider, HPE e Montecarlo, Stratos, Gamma berlina e coupé, Thema berlina e station wagon, Dedra Integrale, Delta LX, GT, Integrale, Martini e una rarissima Final Edition proveniente direttamente dal Giappone, K berlina e Thesis Centenario. Una tre giorni appassionante, dove protagonisti sono stati gli appassionati, le loro auto e una città che avrebbe tanto da riconoscere a Lancia.

l.m.

BETA MONTECARLO E 037 RALLY, BELLE DA CORSA

La Beta Montecarlo è la versione più "spinta" della gamma Beta, nonostante di questa abbia ormai ben poco: il motore, un 2 litri da 120 CV bialbero, è montato in posizione posteriore centrale. L'auto, nata in collaborazione tra Pininfarina e Fiat, è realizzata proprio per essere facilmente preparata per le competizioni. Sulla sua base nasce infatti la Montecarlo Turbo da pista e, soprattutto, la grandiosa #037 Rally concepita con Abarth, che si imporrà, nonostante mantenga le due ruote motrici, nel Campionato del mondo 1983 vincendo il Titolo Costruttori. Ne hanno parlato il suo designer Paolo Martin, il responsabile del progetto #037 Sergio Limone e il direttore tecnico Reparto Corse Lancia 1967-1986, Gianni Tonti.



THEMA 8.32 E STATION WAGON, LA "FERRARI" E IL LUSSO DELLO SPAZIO

Fin dalla sua presentazione a Vienna nel 1984 (che gli ingegneri Mauro Palitto e Alberto Testa ricordano come "stratosferica", con i giornalisti estasiati e increduli dalle prestazioni della Turbo i.e.), Vittorio Ghidella aveva dato disposizione che la Thema si declinasse anche in versione giardinetta e in una variante esclusiva e molto potente. La prima ad apparire è la Station Wagon, proposta da Pininfarina e subito accettata da Lancia (tanto che viene realizzata negli stabilimenti del carrozziere). Con la sua linea elegante e raffinata, la prima SW di serie Lancia non sfigura accanto alla berlina e non ha più nulla delle goffe vetture da carico degli anni precedenti. Che sia una vettura premium, come ricorda ancora Palitto, lo dimostra il fatto che, alla presentazione, la SW è disponibile con le sole motorizzazioni sovralimentate, benzina e diesel. Riguardo alla 8.32 è invece il suo Capo Progetto Luigi Filtri a raccontarci qualche aneddoto interessante: "A un certo punto Ghidella, preso dall'entusiasmo, ci chiamò e ci disse che in 18 mesi dovevamo mettere nel cofano della più esclusiva delle Thema un V8 Ferrari. E così facemmo. La Ferrari inizialmente ci propose un 2 valvole per cilindro ma noi insistemmo per il 4; lo ottenemmo con la clausola che non apparisse mai il nome Ferrari, quindi scegliemmo la sigla "8.32". La 8.32 era la più potente vettura a trazione anteriore europea e l'unica a montare un V8 trasversale. L'alettone estraibile - il primo al mondo - divenne ben presto un mito e i clienti, che potevano ritirarla presso lo stabilimento di Borgo San Paolo, dove veniva rifinita (tocco finale era il doppio filetto verniciato a mano su tutta la carrozzeria da un operaio specializzato), facevano a gara per accaparrarsela per primi. Nei progetti ci fu anche la possibilità di un'evoluzione della 8.32 con motore più potente e trazione integrale ma non se ne fece nulla. Peccato..."



LANCIA DELTA 4WD, NASCITA DEL MITO

Nel 1986, viene completata la proposta di modelli prestazionali della gamma Lancia con il debutto della Delta HF 4WD: al motore 2 litri turbo a iniezione elettronica della Thema è abbinata una trazione integrale permanente sofisticatissima, con giunto viscoso Ferguson e differenziale posteriore Torsen, studiata appositamente per le alte prestazioni su strada. Sulla base di questo modello, con il passaggio dalle Gruppo B alle Gruppo A nel regolamento del Mondiale Rally, nascerà quella che è tuttora considerata la regina di specialità, che, nelle sue evoluzioni, vincerà 6 titoli mondiali consecutivi. Il primo arriva con Kankunnen nel 1987. A parlare di Delta, ospiti illustri come Claudio Lombardi, direttore tecnico Reparto Corse Lancia 1986-1992, Sergio Martinetto, tecnico Lancia e Rodolfo Gaffino Rossi, direttore del Mauto.

