

LANCIA
EVOLUZIONE E TRADIZIONE

Ing. Vittorio Fano

Milano, 30 novembre 1996

La Lancia ha compiuto novant'anni ieri, 29 novembre. Molte manifestazioni hanno ricordato questa ricorrenza. Anch'io vorrei dare un piccolo contributo osservando questi novant'anni da un punto di vista un po' particolare.

Non ho intenzione di fare la storia di questa nostra Casa: già volumi e articoli sono stati scritti. Vorrei solamente sottolineare alcuni aspetti che a mio parere sono stati finora un po' in ombra, o sono noti solo a pochi studiosi. Vorrei accennare a argomenti e considerazioni che non ho trovato sui libri: queste note possono essere perciò costituire una specie di complemento a quanto è stato finora scritto.

Infatti, i volumi dedicati alla Lancia prendono in considerazione – in pratica – solamente le automobili, dedicando pochissimo spazio ai mezzi militari, ai veicoli industriali e commerciali, che pure sono stati pari – come inventiva, originalità, classe, cura dei particolari – alla auto della Marca. Ma anche alcune auto non hanno avuto – a mio parere – lo spazio che la loro importanza richiede.

Vorrei anche parlare degli uomini, limitandomi ai tecnici che hanno progettato e costruito le macchine della Casa torinese, citando nomi, fatti, date, senza esporre commenti e critiche, che lascio agli storici. Un giudizio globale su questa marca, che occupa un notevole spazio nella storia dell'automobile, potrebbe anche tenere conto di quanto cercherò di illustrare, ma non darò questo giudizio. Mi limiterò, come ho detto, a considerazioni di carattere tecnico, tralasciando di proposito ogni considerazione relativa alla gestione della società, alle questioni amministrative e commerciali, a quelle concernenti il mercato.

La Lancia ha rappresentato nella centenaria storia dell'automobile un caso eccezionale, sotto molti aspetti:

1) **Tecnica innovativa.** Dobbiamo alla Lancia una importante innovazione nel modo di concepire, progettare e costruire l'automobile: il passaggio dal classico chassis alla scocca portante prima, e infine alla carrozzeria portante – con la Lambda nel 1922, con l'Augusta nel 1932, con l'Aprilia nel 1936.

Gli altri costruttori hanno poi adottato soluzioni in linea con questa tecnica costruttiva. Si tratta di un "primato" già sufficiente ad assegnare alla nostra casa un ruolo di primo piano nella storia dell'automobile.

2) Tradizione dei motori a V stretto. Per quanto riguarda in modo specifico i motori, osserviamo che – mentre tutti (o quasi tutti) i costruttori, in tutto il mondo, per decine di anni, hanno adottato motori a cilindri in linea o a V con angoli fra le bancate di 60 o 90 gradi – la Lancia è stata l'unica marca che nel 1919 ha "inventato", se possiamo dire così, il motore a V stretto e per cinquantasette anni, dal 1919 al 1976, ha costruito automobili con questa particolare architettura.

Dalla Trikappa del 1922 all'avvento dell'Aurelia nel 1950, tutta la produzione Lancia di automobili ha adottato il motore V stretto, che offre il vantaggio di una notevole compattezza e di lunghezza ridotta, con la conseguenza di avere un albero motore particolarmente robusto, resistente agli sforzi di tensione e flessione. Il motore 12 cilindri a V stretto era lungo poco più di un 6 cilindri in linea; l'8 cilindri poco più di un 4 in linea.

Ma questa costanza nella tradizione è stata accompagnata da una continua innovazione nell'angolo del V, in diverse soluzioni del comando delle valvole, verticali o disposte a V sui cilindri a V stretto del motore; in nuove disposizioni dei collettori di aspirazione e scarico. Non ci sono due tipologie di motori uguali.

La scelta di Vincenzo Lancia si è rivelata geniale nella sua originalità, ed è proseguita per oltre mezzo secolo di progresso. E' significativo il fatto che i progettisti che seguirono, **Vittorio Jano** e **Antonio Fessia**, abbiano adottato anche questo schema costruttivo. L'ultimo di questi motori, montato sulla Fulvia, è arrivato fino al 1976. I motori ortodossi, a cilindri in linea, appaiono solo dopo il 1969, con il passaggio della Lancia alla Fiat.

3) Continua ricerca del nuovo e del meglio. Abbiamo accennato sopra alla ricerca di soluzioni diverse da un modello all'altro, anche nei casi di soluzione di problemi analoghi (consideriamo ad esempio i motori Astura/Artena, e i motori Aprilia/Ardea). Innovazioni talvolta non necessarie, forse anche per qualcuno criticabili sotto determinati aspetti, ma coerenti con la ricerca di soluzioni originali ed eleganti, segno di una continua, instancabile ricerca del meglio, dell'ottimo. Talvolta è la ricerca del nuovo per il nuovo, una ricerca che non si ferma mai a ripetere un successo ottenuto, ma lo rinnova ad ogni nuovo modello battendo strade nuove, cercando soluzioni sempre diverse.

In una parola il superamento di nuove difficoltà, l'amore per la bella meccanica. Non voglio giudicare se questa filosofia sia stata giusta o sbagliata: ognuno è in grado di dare il suo giudizio: voglio solo dire che – a mio avviso- questa è stata la Lancia.

4) **Affidabili e concorrenziali.** Tutto questo succedersi di progetti nuovi, di soluzioni originali, sempre diversamente sofisticate, la Lancia lo ottiene mantenendo commercialmente concorrenziali i suoi autoveicoli, che vengono immessi sul mercato a prezzi ovviamente maggiori di quelli concorrenti, ma sempre accettabili, e garantendo una affidabilità molto elevata.

5) **Alta qualità nelle gamme medie e basse.** A differenza di altri costruttori, che hanno proposto soluzioni di grande contenuto tecnologico solo su automobili di categorie elevate, di grandi dimensioni, di notevoli cilindrata, con prezzi molto alti, la Lancia ha costruito auto ad alta tecnologia, tecnicamente sofisticate, anche nelle piccole cilindrata, nelle auto di gamma media e bassa, come l'Artena, l'Augusta, l'Aprilia, l'Ardea, l'Appia, la Flavia, la Fulvia, permettendo così ad un grande pubblico, molto esigente e desideroso di auto di classe di possedere auto tecnicamente originali, elitarie, raffinate, a prezzi e costi contenuti, accessibili.

6) **Ricchezza e frequenza di primati.** I primati della Lancia sono anche numerosi altri. L'Aurelia è la prima auto al mondo con il motore 6 cilindri a V. La Flavia è la prima auto italiana a trazione anteriore. Nel campo dei motori aerei, nei veicoli industriali e commerciali, nei mezzi militari, si distingue per l'originalità delle soluzioni sempre innovative. Autocarri degli anni Venti con motore a due alberi a camme in testa; il primo motore a cinque cilindri; furgoncini con motore diesel a due tempi sovralimentato o con motore boxer e trazione anteriore.

Dopo questa premessa di carattere generale, cominciamo dall'inizio, e seguiamo un ordine cronologico.

Quattro periodi. Consideriamo quattro periodi, che non rappresentano una scelta arbitraria, ma sono imposti dalla storia stessa della Casa. Sono periodi segnati da passaggi traumatici e di notevole valenza storica, caratterizzata dai progettisti.

- Primo periodo – Vincenzo Lancia. E' il periodo d'oro, che termina purtroppo con la sua morte.
- Secondo periodo – Vittorio Jano. Termina con la morte di Alberto Ascari e la decisione di cedere alla Ferrari tutto il patrimonio delle auto da Gran Premio, insieme al progettista, che accompagna le sue macchine.
- Terzo periodo – Antonio Fessia. Termina con la morte del progettista e la cessione della Casa alla Fiat.
- Quarto periodo – Fiat.

Dal punto di vista dei principi non si può non notare una coerenza che ha del sorprendente. I primi tre periodi sono contraddistinti da tre grandi personalità, tre tecnici di alto livello, che hanno perseguito senza soluzione di continuità il "teorema Lancia", per costruire passo passo una storia avvincente, appassionante.

1- IL PERIODO "VINCENZO LANCIA": DAL 1906 AL 1937

Il primo di questi tecnici è ben noto a chi ascolta. E' Vincenzo Lancia, che con la sua forte personalità ha creato la "sua" società e le sue macchine, e che ha sostanzialmente influenzato anche la produzione di tutte le successive. Non ripetiamo qui la sua storia: ci limitiamo a ricordare che è nato nel 1881; nello stesso anno nasce, a Milano, Ettore Bugatti. Due uomini che avranno molti caratteri in comune, come simile sarà la loro tensione verso l'elevata qualità tecnica ed estetica.

Quando nel 1906, Lancia decide di lasciare la F.I.A.T. insieme al socio Claudio Fogolin, per fondare la "sua" fabbrica, la direzione della società torinese non fa obiezioni ed anzi lo facilita nel suo debutto. E' in certo modo un atto significativo, dato che la F.I.A.T. è nata dall'acquisto della ditta Ceirano, che comprendeva il tecnico Vincenzo Lancia.

In questo primo periodo, durato trent'anni, la responsabilità della progettazione deve farsi risalire a "Monsù Vincenzo", che ha la collaborazione di Battista Falchetto e di altri tecnici, che vedremo in seguito. Fra questi c'è anche Guido Falchetto, fratello di Battista, che si occupa in particolare di veicoli industriali.

La "Lancia & C.", Società in nome collettivo, nasce il 29 novembre 1906, novanta anni orsono, e comincia immediatamente a cantare fuori dal coro, a produrre automobili "diverse", più leggere, con motori più "vivaci" che girano più rapidamente degli altri, 1800 giri al minuto contro i 1200/1400 dei motori concorrenti, erogano buone potenze specifiche, dispongono di

trasmissione a cardano invece che a catena. E' la formula della macchina brillante, dinamica, che oggi conosciamo bene, ma che all'inizio di secolo è una novità.

Altre innovazioni sono l'assale anteriore brevettato della 12 HP, costituito da una robusta trave di lamiera d'acciaio, che pesa la metà degli assali convenzionali; il motore a 6 cilindri della Dialfa, tra i primissimi della produzione mondiale; il motore monoblocco della Beta, un nuovo tipo di frizione a secco per la Eta; il cambio di velocità in blocco con il ponte posteriore della "utilitaria" Zeta: e infine, per la prima volta in Europa, l'impianto elettrico incorporato nella struttura stessa del veicolo, per la Theta.

Arriviamo al 1914: la prima guerra mondiale. La Lancia diventa, per decreto governativo, "Stabilimento ausiliare di guerra". Da due anni è già disponibile, e collaudato in Libia, l'autocarro militare "1'Z", che opportunamente corazzato diventa un autoblindo. Si aggiungono nel 1915 i modelli Jota (costruito in oltre 2100 esemplari, forniti anche agli eserciti alleati), e Diota. Sono soprattutto i militari inglesi ad apprezzare i veicoli Lancia, iniziando così quel fenomeno del "lancismo" che nasce in Inghilterra oltretutto in Italia, e poi si diffonde nel resto del mondo, e che ancora oggi prospera vivissimo, sostenuto da accaniti e convinti appassionati.

Il periodo bellico vede anche una interessantissima produzione Lancia, per lo più ignorata dalla storia: i motori avio. Vengono approntati vari tipi di motore, di cui vengono sviluppati, da montare su aerei Caproni e altri: sono dei dodici cilindri a V: per limitare l'ingombro trasversale il V è inferiore ai classici 60°, e richiede un particolare studio per una corretta equilibratura: questi motori si presentano con una grande nitidezza e pulizia, diti che generalmente accompagnano ottime qualità progettuali.

Il brevetto 149301 del 1 luglio 1915 recita *"Le bielle di ogni coppia di stantuffi si collegano dall'albero in punti spostati fra loro di un angolo complementare a quello formato dagli assi dei cilindri"*.

Il motore avio chiamato "D4" mostra un angolo del V fra i dodici cilindri di 50°: ha una cilindrata di 24.685 cm³ ed eroga la potenza di 340-350 CV a 1450 giri/min. Valvole in testa, doppia accensione, lubrificazione in circuito, con grande coppa dell'olio. (14 CV/1 - 9,78 a 1000 giri/min).

Il successivo motore, "Tipo 5" o "D 5", sempre a dodici cilindri, presenta il V di 53°, ha una cilindrata di 38.160 cm³, eroga la potenza di 600 CV a 1700 giri/min. Le bielle di ogni coppia di stantuffi sono calettate su un unico perno di manovella. La lubrificazione è a "coppa secca". (15,7 CV/1 - 8,24 CV/1 a 1000 giri/min). Particolarmente interessante il comando delle

valvole in testa attraverso un unico albero a camme situato nel centro del V e corti bilancieri.

Come si vede, anche in questo caso si tratta di progetti originali, "diversi" ed interessanti. Ha inizio la tecnica dei motori a V con diverse angolazioni. Uguale considerazione si deve fare a proposito dei motori auto dell'immediato dopoguerra, destinati alle automobili. Sono conseguenti al brevetto del 5 giugno 1915 per un otto cilindri a V, poi dovuto accantonare per la guerra, e ripreso nel settembre 1918, relativamente ad un motore otto cilindri a V di 45° e ad un motore a dodici cilindri a V di 30°.

Nel 1919, nasce un prototipo di chassis per una grossa auto: il motore è una vera e propria scultura a dodici cilindri a V di soli 20° in un unico blocco, di 7.837 cm³, 150 a 2200 giri, con un albero a gomiti di dodici manovelle. Per la prima volta in un motore Lancia le valvole in testa sono comandate da un albero a camme in testa. Non viene prodotto in serie, per la difficile situazione economica italiana e mondiale, ma rappresenta un valido punto di partenza per i successivi motori a V stretto. Caratteristica la sospensione posteriore, con una combinazione di molle a balestra.

Il 12 cilindri a V stretto resta dunque un prototipo, e ci vogliono sette anni di accanito lavoro da parte dei progettisti Rocco e Cantarini, per creare un efficiente e affidabile motore a V stretto, che viene prodotto in serie in versione 8 cilindri nel 1922.

Questo nuovo motore viene montato sulla Trikappa, una importante e lussuosa auto che succede alla Kappa e alla Dikappa, ambedue con motore 4 cilindri in linea, gli ultimi della produzione Lancia. La Trikappa è la capostipite vera e propria di tutte le auto con motore a V stretto, la macchina di d'Annunzio, per la quale il Vate conìò il motto: "*Parva Ingni Scintilla Meo*", un modello molto importante nella storia dell'automobile, di cui si parla troppo poco, offuscata come è stata dall'apparire della Lambda, ben nota a tutti per l'introduzione della scocca portante e per la sospensione anteriore a ruote indipendenti, che arriverà, sempre perfezionandosi, fino all'Appia terza serie.

La Trikappa, svolge il compito di ammiraglia non solo per la Casa torinese, ma per tutta l'industria italiana, dato il livello troppo elevato della Isotta-Fraschini 8, riservata a pochissimi privilegiati. Come abbiamo detto il motore è il primo 8 cilindri Lancia, ma soprattutto è il primo con cilindri a V stretto (14°): alesaggio di 75 mm, corsa di 130 mm, per una cilindrata di 4.592 cm³; dispone di valvole situate nell'unica testata, comandante da albero a camme centrale, in testa. La potenza è molto elevata, 98 CV a 2.500 giri/min. L'albero motore poggia su cinque supporti. Il massiccio

chassis è lungo quasi 5 metri e pesa 1300 kg: raggiunge e 130 km/h. Poco dopo l'inizio della produzione viene fornita con freni sulle 4 ruote. E' l'ultima Lancia della vecchia generazione, e la prima con il nuovo motore a V stretto. Fra il 1922 e il 1925 ne vengono costruiti 800 esemplari.

Per completezza, e gli opportuni confronti, riportiamo anche la sezione del motore Lambda.

Nel 1924, si progetta un interessante motore (tipo 73), 6 cilindri a V stretto (16°), di 2.649 cm³, che non passa alla produzione, ma rappresenta una importante tappa e un bel suggerimento per una nota casa che lo resuscita negli anni '90...

Nello stesso anno, 1924, nasce un nuovo autocarro pesante, il Pentajota, uno dei primi autentici "giganti" della strada, con i suoi 53 quintali di portata utile. Il motore a benzina è quello robustissimo della Kappa, un 4 cilindri in linea di 4.940 cm³, che eroga 70 cavalli a 2200 giri/min. E' il più importante della serie Jota, che arriva fino all'Eptajota. Sono tutti autoveicoli di gran classe, dei veri Lancia, accurati come le vetture. Il Pentajota rappresenta la ripresa dopo la guerra: viene carrozzato sia come autobus, i più numerosi, sia come autocarro. La produzione della serie Jota, in 20 anni, è di 7.000 unità.

Il 1927 è l'anno di nascita del veicolo industriale Omicron azionato da un potente motore che possiamo definire "di concezione sportiva", considerando i due alberi a camme in testa e il comando delle valvole con bicchierini regolabili: un motore che riusciva a funzionare per due milioni di chilometri senza grandi interventi.

Il gruppo motore-cambio-comandi è montato su un telaietto facilmente rimovibile per controlli e riparazioni: l'albero di trasmissione è spostato rispetto alla mezzaria, per ottenere un corridoio, negli autobus, particolarmente basso; il ponte posteriore è portante con semiassi sottoposti alla sola sollecitazione di torsione.

Questo veicolo ottiene un grande successo presso le società di trasporti urbani, in modo particolare a Roma, e viene costruito fino al 1935, in 552 esemplari. Alcuni di questi veicoli, attrezzati come vagoni letto, vengono impiegati sulle piste del deserto in un servizio di linea attraverso il Sahara, tra l'Algeria e il Sudan Francese. (bibl. 23, 1994,1).

Le nove serie della Lambda ci portano fino al 1930. Ma già nel 1928 nasce la Dilambda, progettata soprattutto per il mercato italiano. Riteniamo sia nota l'avventura negli Stati Uniti, con la inquietante parentesi giallo/nera, e esaminiamo l'aspetto tecnico, innovativo come sempre.

Il motore è un compatto 8 cilindri a V di 24°, alesaggio 79,37 mm, corsa 100 mm, cilindrata 3;956 cm³ raggiunge per la prima volta in casa Lancia i 100 cavalli (25,2 CV/litro), e presenta una soluzione innovativa pratica e ingegnosa: l'albero a camme è situato in testa ma collegato al blocco, in modo da rimanere al suo posto anche togliendo la testata, evitando problemi di messa in fase; comanda le valvole in testa tramite corte aste e bilancieri.

Lo chassis ritorna ad essere di tipo piuttosto classico, in conseguenza delle dimensioni e dei pesi delle carrozzerie che saranno adottate per una macchina di questa classe, ma il richiamo alla Lambda non è casuale: la massiccia struttura anteriore con grossi i tubi, la struttura a livello del cruscotto, la traversa a X centrale, o meglio la doppia Y, e infine l'originale utilizzazione del serbatoio carburante come grande e robusta traversa posteriore, rappresentano molto bene l'evoluzione dello chassis a tre dimensioni della Lambda in questa "Doppia Lambda"

La Dilambda assume per l'Italia il ruolo di ammiraglia che era della Trikappa, ponendosi al livello massimo, dopo la superlusso Isotta-Fraschini 8, per la quale valgono le considerazioni citate a proposito della Trikappa, con in aggiunta la modernità della nuova Lancia. Vengono prodotte circa 1700 unità dal 1928 al 1938.

Nel 1931, per sostituire la Lambda vengono presentate l'Astura, 8 cilindri, e l'Artena, 4 cilindri, ambedue ovviamente a V stretto, rispettivamente di 19° e 17°. Terminata la serie dei nomi derivanti dall'alfabeto greco inizia la serie dei nomi che cominciano e finiscono con A e fanno riferimento a strade e località della storia romana. Vengono difatti in seguito l'Augusta, l'Aprilia, l'Ardea e l'Appia.

L'Astura e l'Artena sono automobili classiche, di eleganza sobria e austera, che non presentano innovazioni particolari, oltre al V stretto dei motori, che continua a restare una esclusiva raffinata della Casa torinese. Diventano famose per la grande affidabilità e robustezza, e sono probabilmente le prime auto al mondo a percorrere 100.000 km prima di richiedere importanti lavori di manutenzione. E anche questa è una innovazione importante.

Il motore Astura è veramente un capolavoro di simmetria, una delle più compatte sezioni trasversali mai viste prima o dopo su un motore a V. E' l'ultimo ad avere l'aspirazione in centro e gli scarichi laterali, ma questi sono esterni al motore. Le misure di alesaggio e corsa sono: 69,85 mm, cilindrata: 2606 cc; la potenza è di 72 CV a 4000 giri/min. (27,6 CV/litro). L'Artena, pur essendo contemporanea all'Astura, di cui condivide molto,

dispone di un motore diverso, che ha la testata del tipo a flussi incrociati, con l'aspirazione da una parte e lo scarico dall'altra; una soluzione che sarà adottata su tutti i seguenti V4 Lancia. Alesaggio e corsa: 82,55 mm e 90 mm, 1927 cc, 51 CV a 3800 giri/min. (26,5 CV/litro). La produzione arriva a 5060 Ardena più 507 chassis; 2911 Astura.

Nel 1932, la Lancia presenta al Salone di Parigi, col nome Belna, la nuova piccola vettura Augusta, che dopo la Lambda attua la seconda svolta importante nella maniera di concepire la costruzione dell'automobile. Ci sembra che la storia ufficiale dell'automobile non abbia dato a questa vettura l'importanza che merita.

In realtà, siamo alla seconda innovazione: scompare lo chassis come era inteso fino ad allora e la carrozzeria diventa struttura portante, per la prima volta con i lamierati che intervengono nel sopportare i carichi, in una struttura scatolata.

E' curioso osservare questa piccola vettura, dalla linea severa e austera, dotata di un piccolo motore di nemmeno 1.200 cm³, che non si fa notare, con un tipico "understatement" all'inglese, e che pure è una auto fortemente innovatrice. Il motore è simile a quello della Ardena, a flussi incrociati. 69,85 mm x 78 mm di alesaggio e corsa; 1196 cc, 35 CV a 4000 giri/min (29,3 CV/litri). Sono oltre 20.000 le unità prodotte dal 1933 al 1937.

Per agevolare l'entrata e l'uscita della macchina, Lancia ricorre per la prima volta ad un sistema nuovo, incernierando le portiere "ad armadio", con sistema che brevetta. Queste portiere, data l'assenza del montante centrale, dispongono di un sistema particolare di chiusura e bloccaggio anche in alto e in basso, in modo tale da completare lateralmente la "scatola" e contribuire efficacemente alla solidità e rigidità della carrozzeria portante: un altro primato.

Le difficoltà già grandi nella realizzazione per la prima volta di una carrozzeria portante sono state in questo caso ancora aumentate dall'ampia apertura dovuta alla mancanza del montante centrale.

Contemporaneo all'Augusta è il progetto, regolarmente protetto da brevetto, di una vettura con profilo spiccatamente a goccia, con tre posti anteriori, volante al centro, e un posto posteriore. Un'idea senz'altro avanzata per gli anni Trenta, testimonianza del continuo fervore di proposte originali. E' stata studiata presumibilmente per lo chassis Augusta. In molti particolari prefigura la prossima Aprilia, compreso il propulsore e la parte terminale della carrozzeria.

Una novità veramente innovativa si ha nel 1933, con l'introduzione nel mercato del trasporto su strada di un veicolo industriale molto originale, il RO, dotato di un motore Diesel a due tempi e a due cilindri verticali, 4 stantuffi contrapposti, 6 bielle e albero motore a 6 manovelle. La camera di scoppio è discoidale, compresa fra i due stantuffi dello stesso cilindro quando sono ai rispettivi punti morti superiori.

L'alesaggio è di 90 mm; la corsa degli stantuffi inferiori, di 105 mm, è diversa da quella degli stantuffi superiori, che è di 100 mm; la cilindrata totale risulta perciò di 3;180 cm³, la potenza è di 64 HP a 1.500 giri/min. Due coppie di larghi cilindri/stantuffi sono posti nella parte superiore per effettuare il lavaggio unidirezionale dei cilindri.

Si tratta di un motore Junkers, studiato dalla Casa tedesca per sperimentare la motorizzazione diesel in campo aeronautico: quindi un motore il più possibile leggero, con elevato rapporto potenza/ingombro.

È un motore decisamente eterodosso, nel senso Lancia; perciò il signor Lancia decide di impiegare questo propulsore già disponibile, originale, affidabile e rispondente alla sua nota filosofia. I più anziani ricorderanno certamente i tipici autocarri militari della guerra d'Africa, con il loro "muso" alto e molto corto, e il caratteristico avviamento ad inerzia, graditissimo in situazioni estreme, dato che non richiede l'impiego di batterie, dal comportamento sempre inaffidabile e dalla breve durata.

Questo motore ha un seguito negli anni 1934 e '35 con gli autocarri Omicron 3C e RO-RO, con gli stessi motori Junkers nella versione a 3 cilindri, 6 stantuffi contrapposti, 9 bielle e albero motore a 9 manovelle. La cilindrata di questo motore è di 4.770 cm³, e la potenza è di 95 HP a 1.500 giri/min.

La rivoluzionaria Aprilia completa nel 1936 il passaggio alla concezione di carrozzeria portante. Si rinnova il caso della Lambda, eccezione nel popolo di auto della sua epoca: l'Aprilia si distingue da tutte le altre per la sua linea veramente aerodinamica, e apre una nuova generazione. Mantiene le portiere ad armadio che offrono un comodo accesso e che chiudendosi fanno parte integrante della carrozzeria.

È interessante notare questa data che si situa circa a metà della storia centenaria dell'auto: 1886-1934/36-1996. Ricordiamo i nomi dei tecnici di quel periodo: Ing. Manlio Gracco, direttore generale; Ing. Giuseppe Baggi, direttore tecnico, sig. Alghisi, direttore di officina, cav. Battista Falchetto, per la parte generale del veicolo; Giuseppe Sola e Verga per i motori; Gismondi, collaudatore. Mente e anima di tutti: Vincenzo Lancia.

Come abbiamo detto all'inizio, l'Aprilia è troppo nota perché se ne parli in questa occasione: è ben conosciuta la sua caratteristica forma a coda tronca, con la parte inferiore carenata, studiata scientificamente alla galleria del vento del Politecnico di Torino.

Il motore è naturalmente a V stretto, 4 cilindri con camera di scoppio emisferica, ottenuta con una particolare distribuzione a valvole in testa, brevettata; ponte posteriore con propulsore fisso, comprendente i due tamburi del freno; semiassi oscillanti, balestra trasversale, barre di torsione; sospensione anteriore brevetto Lancia a cilindri verticali e molloni elicoidali. Ci limitiamo a mostrare la sezione del motore con la particolare distribuzione a un albero a camme in testa e bilancieri e a ricordare il complicato ma efficiente propulsore.

Nel 1942, un motore Aprilia viene sperimentato con iniezione di carburante e pompa rotativa, ma il suo sviluppo viene bloccato dalla guerra.

Ma il 1937, l'anno dell'Aprilia, è un anno decisivo per la storia della Lancia: scompare il suo fondatore e capo indiscusso (15 febbraio), dopo aver contrassegnato in modo così deciso lo sviluppo dei veicoli a motore. Come cercherò di dimostrare, l'influenza di Vincenzo Lancia non si è persa; anzi ha fortemente marcato le progettazioni dei tecnici che lo hanno seguito nella casa torinese.

Pur essendo stata introdotta nel 1939 la piccola Ardea, sorella minore dell'Aprilia della quale copia – attenuandola – la linea a coda tronca, si può realisticamente considerare l'ultima auto della progettazione di Vincenzo Lancia. E' una Lancia piccola, di soli 3,61 metri di lunghezza, con motore 4 cilindri a V di 20° di 903 cc, con una meccanica meno sofisticata di quella della sorella maggiore e con una distribuzione completamente diversa, pur mantenendo le camere di scoppio emisferiche e le valvole a V, ma questa volta in un piano longitudinale. Anche in questo caso era possibile mantenere lo stesso motore dell'Aprilia, opportunamente ridimensionato, ma si è voluto cambiare sistema, e trovare una soluzione diversa per il medesimo problema. A partire dalla quarta serie il motore Ardea ha la testa in alluminio.

Passando ai veicoli industriali, notiamo che nel 1938 il motore Diesel a due tempi licenza Junkers appare superato, in considerazione dei grandi progressi della tecnica di diesel a 4 tempi, in particolare con la realizzazione di camere di combustione nettamente più efficienti.

E' tempo perciò di passare al classico 4 tempi: l'ufficio tecnico torinese progetta così un nuovo veicolo, il 3 RO con motore diesel 4 tempi, (poi trasformato anche a metano e benzina) di 5 cilindri in linea, un

frazionamento inconsueto. Anche questo nuovo propulsore, come oggi si può constatare, è in anticipo sui tempi: la cilindrata è di 6.875 cc, la potenza erogata è di 93 CV a 1800 giri/min.

Di grande robustezza e affidabilità, raggiunge chilometraggi record. E' il testamento tecnico di Vincenzo Lancia per quanto riguarda i veicoli industriali. Questi veicoli vengono utilizzati a pieno regime nel corso della guerra, apprezzatissimi dai nostri autieri, e ancor più dai francesi, che alla fine del conflitto si danno un gran daffare per entrare in possesso del maggior numero possibile di autocarri Lancia, in qualunque condizione essi siano. Ecco la interessante e importante testimonianza di Paul Berliet, figlio del celebre costruttore, presidente della "Fondation" che porta il suo nome, e noto storico dei veicoli industriali:

"Le 5 cylindres LANCIA"

A la fin de la guerre en Afrique du Nord en 1943, c'est en Libye que les transporteurs français du Sahara viennent chercher ces camions Lancia abandonnés; leur qualités, leur sobriété, leur résistance étaient fortement appréciées. Ils étaient considérés comme d'incredibles "bourricots";

Le démarreur à inertie n'obligeait pas à avoir des accumulateurs et des appareils électriques de lancement; ce n'est qu'à partir de 1952 que le GRL Berliet, lui aussi 5 cylindres, mais plus puissant et avec la capacité d'une charge plus élevée, a pris la place de la Lancia en Afrique.

La démonstration fut faite par Lancia qu'un bon moteur 5 cylindres était possible, les ingénieurs de Berliet en ont tenu compte en lançant la gamme de moteurs 4, 5 et 6 cylindres 120 x 140 qui furent fabriqués pendant plus de 20 ans.

Enfin la boîte de vitesses dotée d'un démultiplicateur a l'avant très commode d'usage permettait à ce véhicule de franchir les obstacles innombrables rencontrés sur une piste saharienne.

Per la sua grande robustezza e affidabilità, il 3 RO regge bene sul mercato anche dopo la guerra.

2 – IL PERIODO "VITTORIO JANO": DAL 1938 AL 1955

Nel 1937, anno cruciale per la Lancia, si verifica un cambio al vertice Alfa Romeo. Ugo Gobbato, dal novembre 1933 Direttore Generale, assume nuovi tecnici e lascia libero il progettista Vittorio Jano. Di questa nuova situazione approfitta la Lancia che chiama il tecnico torinese, il quale

accetta, e nel febbraio 1938 comincia la sua nuova collezione. La vedova di Vincenzo, Adele Miglietti Lancia, è presidente e Amministratore Unico. Vittorio Jano è un progettista molto noto, autore di auto di grande successo create alla Alfa Romeo: basti citare, a solo titolo di esempio, P2, P3, le 6 cilindri, le "8c" 2300 e 2900, le due bimotores. Si tratta di progetti contrassegnati da una spiccata originalità e da una attenzione anche all'estetica. E' esattamente la filosofia che regna da sempre alla Lancia. Jano appare la persona giusta per proseguire la filosofia sostenuta da Vincenzo.

Citiamo lo storico Griffith Borgeson: *"La sua (di Jano) eccezionale statura di tecnico dell'automobile non può non essergli iconosciuta. Ma, sorprendentemente, sono poco riconosciute le sue capacità come "artista del metallo". Nel suo lavoro le straordinarie doti di funzionalità e di estetica erano aspetti inseparabili del concetto globale del suo modo di sentire. La sua opera è una dimostrazione lampante del luogo comune secondo cui quando la forma discende dalla funzionalità la bellezza né è la logica conseguenza; (bibl; 14, pag 92)"*

Considerazioni che si adattano perfettamente alla Lancia. Nella Casa torinese il Direttore tecnico e l'ing. Giuseppe Vaccarino, mentre Vittorio Jano è ufficialmente responsabile delle Esperienze, ma in pratica è lui il progettista capo.

Durante il periodo bellico la Lancia produce anche la Lince, un autoblindo che rientra molto bene nei canoni della casa torinese, di originalità e sofisticazione. Il propulsore è l'otto cilindri a V dell'Astura, che trasmette la potenza alle quattro ruote motrici; queste sono anche direttrici, ma secondo uno schema particolare: per piccoli angoli di sterzo intervengono solamente le ruote anteriori, mentre aumentando l'angolo di sterzata ruotano anche le ruote posteriori.

Il cambio di velocità è a 4 rapporti, che diventano 8 per la presenza di un riduttore; gli innesti sono comandati idraulicamente attraverso un preselettore; la sospensione è a ruote indipendenti e molli aliocoidali, la velocità massima è di 90 km/h. ai comandi tedeschi la Lancia fornisce tra l'altro, fra il settembre 1943 e l'aprile 1945, 250 autoblindo "Lince".

Nel 1940, quando l'Italia entra in guerra, la Lancia costruisce tre modelli di autovetture, l'Aprilia, l'Ardea e la vecchia Artina e gli autocarri RO con motori diesel o a benzina, per usi civili ma soprattutto militari. Su 3044 autocarri venduti in questo anno ben 2646 sono 3 RO per l'esercito. Ovviamente dal 1940, e per tutta la durata della guerra, la produzione di automobili, oltre tutto limitata da provvedimenti legislativi, diminuisce

costantemente, mentre cresce quella dei veicoli industriali, impiegati quasi esclusivamente per usi militari.

Nel 1941, la Lancia produce anche due veicoli poco noti: gli autocarri elettrici E 290, E 291.

Alla Lancia gli anni di guerra non passavano invano per quanto riguarda la progettazione delle autovetture. Il Direttore Generale, ing. Gianni Lancia, vuole sostituire l'Aprilia, in un primo tempo limitandosi a cambiare il motore. Ma lo spazio per il propulsore è troppo modesto per una nuova edizione di maggiore potenza, e dopo molti esperimenti l'idea cade.

Si pensa allora di progettare una vettura completamente nuova. E' di questo periodo (fra il 1944 e 1950) il prototipo A 10, con motore e propulsione posteriori, sul tipo dell'Isotta Fraschini Monterosa, che vede la luce a Milano negli stessi anni. La A 10 dispone di un motore 8 cilindri a V di 90°, di circa due litri, montato in posizione posteriore.

Gianni Lancia fa costruire la carrozzeria dalla Ghia, che realizza un coupé profilato ed elegante, con volante al centro. Ma l'idea viene abbandonata molto presto.

L'ing. Francesco De Virgilio, tecnico di grande levatura, e ottimo calcolatore, capo del Servizio Studi Speciali e Brevetti, progetta un motore 6 cilindri soluzione del problema dell'equilibratura delle forze alterne d'inerzia. E' un altro primato della nostra casa.

Nasce il progetto B 10 che diventerà l'Aurelia, sulla quale non ci dilunghiamo perché già molto nota a tutti (vedi anche il testo della conferenza AISA tenuta da De Virgilio stesso). Seguono numerose varianti, contrassegnate dalla lettera B.

Gianni Lancia è appassionato di corse: ritiene che la partecipazione alle grandi competizioni internazionali sia utilissima per rilanciare la Casa. Per suo desiderio Jano progetta una serie di grandi auto sportive e da corsa: D 20, D 23 D 24, nel 1953, D 25 e D 50 nel 1954. La D 50 è la formula 1 contrassegnata da una serie di caratteristiche innovative come è di prammatica per la nostra Casa: motore 8 cilindri a V di 90° con 4 alberi a cammes in testa.

Tutta l'architettura della monoposto è rivoluzionaria, con motore e trasmissione montati diagonalmente e la carrozzeria con i serbatoi carburante laterale separati dal corpo. Anche in questo caso delle vetture sport e formula ci asteniamo dalla descrizione, facilmente reperibile nelle letterature specializzate. Ricordiamo che - nel corso di una intervista-Manuel Fangio ottantenne dichiarò: " La più bella macchina da corsa che ho guidato è stata la Lancia D 50".

E' un periodo glorioso, ricco di grandi affermazioni, ma anche molto sfortunato: la morte del pilota Ascari e la difficile situazione finanziaria inducono i responsabili della società a interrompere l'attività sportiva e a cedere gratuitamente tutto il materiale di formula alla Ferrari. La D 50 con il nuovo marchio diventerà campione del mondo rivelando l'enorme potenzialità del progetto Lancia/Jano. Fu una decisione opportuna quella della dirigenza Lancia?

Negli anni Cinquanta i progettisti Lancia creano anche due veicoli commerciali tecnicamente straordinari, nel senso etimologico della parola: sono il Beta benzina e il Beta diesel.

Il Beta benzina diede vita a furgoncini e a camioncini e a pullmini. Due di questi pullmini vantano al loro attivo una significativa impresa sportiva. Carrozzati dalla Viberti e appositamente attrezzati, partecipano nel 1951 alla traversata dell'Africa da Algeri a Città del Capo: 16.000 km, di cui 14.000 senza strade. Il primo di questi veicoli, battezzato "Croce del Sud" (fig 34) ha come equipaggio Emilio Christillin, primo pilota, i famosi giornalisti Giovanni Canestrini e Egisto Corradi, con Aldo Capelli secondo pilota e meccanico.

Il secondo Beta, battezzato "Climene" ha a bordo Nando Gatta, Leonardo Solari e altre due giornalisti. 53 giorni di gara, pari a 300 ore effettive, alla media, veramente elevata in quelle circostanze, di 50 km all'ora. Franco Degli Uberti scrisse: "Con un motorino da due litri e oltre 4 tonnellate di peso totale l'arrivo al Capo dopo 16.000 chilometri in piena efficienza ha del fantastico" (bibl. 21, 12/1988).

Il Beta benzina, definito con le sigle "Z 10" e "Z 11", dispone di un motore a scoppio 4 cilindri progettato nel 1950 dall'ing. de Virgilio, che lo chiamò "a canne parallele", per le "camionette Leggere CL 51" e TL 51 dell'esercito. E' un 4 cilindri di 1.908 cm³ e presenta la caratteristica di avere i cilindri verticali, ma disposti a rombo come quelli dei cilindri a V stretto della tradizione Lancia, si può dire che è un motore a V stretto con l'angolo del V a zero gradi. Così si ottiene il risultato di facilitarne la realizzazione e le operazioni di manutenzione.

Il blocco cilindri è in alluminio con canne in ghisa sostituibili; la testa è in alluminio con sedi valvole riportate, le bielle sono in acciaio, con boccolo perno stantuffo in bronzo; gli stantuffi sono in alluminio; l'albero motore ruota su tre supporti di banco.

I veicoli commerciali "Z 50" e "Z 51" con motore diesel nascono nel 1953. anche in questo caso il motore è ben al di fuori dei normali cliché per i furgoncini. Si tratta di un motore a due tempi e due cilindri, di 1;963 cm³ di

cilindrata, con compressore volumetrico Roots e valvole in testa, prodotto su licenza dell'americana Detroit Diesel, specializzata in questo tipo di motori. L'albero a camme comanda sia le valvole in testa sia le pompe-iniettore.

Come nel caso dei motori Junkers, anche in questa occasione la Lancia utilizza un motore disponibile sul mercato, constatando che esso è concepito con gli stessi standard di qualità e originalità tipici della casa torinese.

Questo motore valorizza al massimo le caratteristiche del ciclo diesel, è molto sofisticato e comprende due valvole per cilindro, tutte di scarico, sistemate in testa, una completa serie di luci di lavaggio disposte lungo tutta la circonferenza del cilindro, un compressore volumetrico Roots, che soffia aria nel cilindro, realizzando un lavaggio unidirezionale elicoidale molto efficiente, che elimina tutti i gas combustibili e raffredda bene le valvole di scarico.

Torniamo alle vetture: dopo l'Aurelia Jano progetta (1953) la sorella minore, l'Appia che ne ripete in piccolo le linee, conservando l'apertura delle portiere "ad armadio" senza piantone centrale; adotta nuovamente un motore 4 cilindri a V stretto, ma con una nuova architettura: questa volta l'albero motore poggia su due soli supporti di banco; gli alberi a camme sono due, posti nel basamento e comandano le valvole in testa attraverso aste e bilancieri.

Nella categoria "1100" è senza dubbio la vettura meglio finita, secondo la tradizione Lancia, e ha molta "classe". Ma una serie di piccoli inconvenienti ne limita il successo commerciale.

3 – IL PERIODO "PROF. ANTONIO FESSIA": DAL 1955 AL 1968

Come abbiamo visto, Vittorio Jano lascia la Lancia nel 1955, accompagnando alla Ferrari le macchine di Formula. Nella Casa torinese Carlo Pesenti è il maggiore azionista della società, ma sino al 1958 non se ne occupa. La signora Adele è Presidente, ma si tratta solo di una carica onorifica. L'effettivo comando è nelle mani dell'amministratore delegato Aldo Panigadi e del direttore tecnico Antonio Fessia, chiamato a questa carica dallo stesso Pesenti (27 marzo 1955).

Il Professor Fessia è già molto noto come decante e come progettista di talento e inventiva, per i suoi progetti alla Fiat, dai motori avio, prima insieme a Tranquillo Zerbi e poi direttamente responsabile, alle automobili, come la Blilla e soprattutto la 500 "Topolino", chiaramente e

dichiaratamente progettata per un passaggio alla trazione anteriore in tempi molto brevi. Sono progetti che gli hanno procurato grande notorietà e stima. E' una persona carismatica, di vasta e varia cultura, deciso, autoritario, grande calcolatore e perfezionista. E' un uomo adattissimo a continuare la filosofia Lancia.

Ancora più della Topolino, la Cesma Caproni – da lui progettata e realizzata con motore 4 cilindri boxer montato di sbalzo anteriormente e trazione anteriore – indica con chiarezza le sue idee in merito al disegno dell'automobile.

Ma, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, date le caratteristiche dell'uomo, Fessia comincia la sua attività in modo "soft" e quasi "umile". Come primo lavoro si rivolge alla piccola Appia, che non è "a posto", migliorandola sotto vari aspetti, dal motore, del quale aumenta potenza e coppia attraverso vari accorgimenti, testata modificata, camere di scoppio emisferiche, nuove valvole e molle, stantuffi ridisegnati, variato profilo delle camme, nuovo carburatore, ma diminuendo il rapporto di compressione e mantenendo lo stesso regime.

Anche la carrozzeria migliora notevolmente nell'estetica con il passaggio da due a tre volumi. La nuova Appia 2° serie, del 1956, rappresenta un ottimo lavoro del nuovo direttore tecnico e si afferma con un notevole successo come piccola vettura di elevata classe, anche essa una vera Lancia, in tutti i sensi, di cilindrata medio piccola.

Notiamo che nel 1967 fu realizzato – probabilmente destinato all'Appia – un motore prototipo, "Tipo 822", con 4 cilindri a V di 150°, 73 x 65 mm, cilindrata si 1.088 cc, che erogava 60 CV a 5.750 giri al minuto con un carburatore, e 68 CV nella versione ad iniezione.

Dopo l'Appia, ancora una volta rimandando i suoi progetti di trazione anteriore, il professore progetta la versione aggiornata dell'Aurelia, la Flaminia (1957) migliorando il motore 6 cilindri a V di 60° di de Virgilio, rinnovando completamente la sospensione anteriore, abbandonando i molloni verticali introdotti con la Lambda nel 1922 e ormai superati. Il nome è il primo "F" (Fessia), e sarà seguito da altri due, Flavia e Fulvia.

Nel marzo 1957 la Lancia brevetta un originale motore boxer a V stretto, con due alberi a camme nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa, che non risulta essere stato realizzato.

Nel maggio 1958, Pesenti decide di interessarsi della Lancia e ne diventa vicepresidente. La guida operativa della società è affidata all'ingegnere piemontese Eraldo Fidanza, presidente, amministratore delegato e direttore generale. Il professor Franco Amatori, (bibl. 1, pag. 95) riporta un episodio

molto interessante e significativo che spiega quanto avvenne in seguito: Carlo Pesenti prende contatto con i massimi dirigenti Fiat, e arriva ad un accordo con la Valletta. La Lancia non costruirà auto al di sotto di 1.100 cm³ e la Fiat si impegna a non salire mai oltre i 1.100. Ma la Fiat non rispetta l'impegno: nel 1959 escono la Fiat 1500 cabriolet e le 1800, 2100; nel 1961 la 2300, le 1300 e 1500, nel 1966 la 124 e la Dino, nel 1967 la 125, e nel 1969, l'anno di assorbimento della Lancia, addirittura la 130. Eraldo Fidanza è convinto che per risanare la Lancia è necessaria una terapia d'urto, decide di effettuare controlli capillari su ogni aspetto dell'attività, ed entra subito in contrasto con la direzione centrale tecnica, rappresentata da Antonio Fessia.

Questi accusa il "*progressivo scadimento del prodotto, provocato dal peggioramento delle qualità degli acciai riforniti, dall'indiscriminata scelta di fornitori poco o punto qualificati...*" (bibl. 1, pag. 101) E' il dilemma fra il mantenimento dell'alta qualità tradizionale Lancia, a tutti i costi, e la riduzione dei costi ritenuta indispensabile per il risanamento. Lo scontro è violento si conclude nel maggio 1960 con le dimissioni di Fidanza.

Dopo l'Appia seconda serie e la Flaminia, Fessia progetta finalmente la "sua" auto a trazione anteriore e motore 4 cilindri boxer montato di sbalzo davanti alle ruote anteriori. E' la Flavia, che vede la luce nel 1960; una vera Lancia nel senso che abbiamo dato di evoluzione nella tradizione, anticonformista e sofisticata, in una categoria medio-alta di cilindrata e prezzo di vendita accessibile a un pubblico abbastanza vasto.

E' la prima automobile in Italia a trazione anteriore; caratterizzata - come abbiamo detto - dal motore boxer montato di sbalzo davanti alle ruote anteriori - una soluzione che pochissimi costruttori hanno adottato o adotteranno.

Come era avvenuto per l'Aurelia, si presenta al pubblico nelle versioni berlina da turismo, e coupé per le competizioni e il Gran Turismo.

Dopo la Flavia, Fessia presenta nel 1963 un'altra trazione anteriore - sia nella versione da turismo che in quelle più o meno spiccatamente sportive - la Fulvia. Anche questa piccola vettura che deve sostituire l'Appia si pone nella tradizione Lancia. Al punto che il nostro progettista ritorna al classico motore 4 cilindri a V stretto, congiungendo l'originalità storica del V stretto alle sue convinzioni sulla trazione anteriore: infatti l'architettura del V stretto permette motori ridotti in lunghezza.

E' interessante sottolineare la validità della scelta effettuata da Vincenzo Lancia nel lontano 1919: il motore a V stretto è stato adottato anche da

Vittorio Jano e Antonio Fessia, due progettisti che non mancavano certamente di personalità e fantasia.

Il motore è superquadro, alesaggio di 72 mm e corsa di 97 mm, per una cilindrata di 1090 cm³, il V è di poco meno di 13°, e la distribuzione è con due alberi a camme in testa, per la prima volta nella storia dei motori Lancia a V stretto. Inoltre l'intero corpo motore (basamento, testate, carter) è fuso in alluminio, e l'albero motore poggia su tre supporti di banco.

E' montato sul telaietto ausiliario con una inclinazione di 45°. In seguito ci saranno molte varianti con cilindrata diverse.

Ricordiamo in questo periodo anche due piccoli veicoli commerciali, Jolly e Superjolly, ambedue Lancia secondo la migliore tradizione. Il primo derivato dall'Appia, praticamente con la stessa meccanica: un mezzo particolarmente elegante e ben rifinito. Il secondo derivato dalla Flavia, e perciò con trazione anteriore, motore boxer di sbalzo sulle ruote anteriori, freni a disco, una specie di veicolo commerciale "da corsa", ma con un ampio pianale di carico, molto comodo perché bassissimo, sfruttando i vantaggi della trazione anteriore.

La qualità è sempre molto accurata. Anche questi due veicoli ci sembrano rappresentare delle eccezioni - sempre nel senso di innovazione nella tradizione Lancia - nel vasto e piuttosto uniforme mondo dei veicoli commerciali.

4 - IL PERIODO "FIAT": DAL 1969 AD OGGI

Citiamo a questo punto il testo di Franco Amadori (bibl. 1 pag; 112): *"dal 1968 a rendere indifendibile l'indipendenza della Lancia è che nei fatti essa è una azienda acefala. Colpito da un male incurabile Fessia muore nell'agosto di quell'anno"*

"Tra il 17 ottobre e il 27 novembre 1969 l'intero pacchetto azionario della Lancia diventa proprietà della Fiat. Il 27 ottobre entra in carica il nuovo consiglio di amministrazione con Agostino Canonica presidente. Guido Calbani, confermato direttore generale, continua a farne parte, unico elemento di continuità con la precedente leadership."

Più oltre Amadori commenta: (bibl. 1 pag 113) *"Tuttavia l'acquisizione della Lancia da parte della Fiat, per i modi e i tempi nei quali avviene, non appare affatto inevitabile. C'era spazio per una società che, differenziando la propria produzione, occupasse una quota attorno al 10% del mercato nazionale, come è provato dall'esempio dell'Alfa Romeo. Negli anni fra le*

due guerre quell'impresa era stata la Lancia, che in ben definito segmento, il medio-alto, aveva conquistato un quasi monopolio"

Ma il mondo è cambiato: innovare profondamente è difficile. Praticamente impossibile rivoluzionare. Sergio Camuffo ha dalla Fiat l'incarico di sviluppare la produzione Lancia: i suoi collaboratori sono gli ingegneri Castagno (strutture e carrozzerie), Romanini (telai), Zaccone Mina (motori), Bertino (trasmissioni), Gillio (prove e collaudi), Bencini (prove e motori) e il disegnatore indipendente Piero Castagnero. Nel 1972 vede la luce la Beta, con motore 4 cilindri in linea.

Nel 1975, nasce la Gamma, nelle versioni berlina e coupé Pininfarina, che rappresenta il ritorno alla meccanica Lancia, con motore 4 cilindri boxer (fig 44), con due alberi a camme in testa, uno per ogni bancata, montato di sbalzo davanti alle ruote anteriori. E' un aggiornamento della Flavia, ma forse proprio per questo – non arriva ad una messa a punto definitiva.

Oltre al bellissimo coupé, la Pininfarina propone nel 1982 una berlina tre volumi, particolarmente elegante alla quale dà il nome di Scala. Ma anche questa non ha seguito, non essendo adottata dalla Fiat. Avrebbe potuto essere la Flaminia degli anni '80.

Gli anni delle continue innovazioni, del primato della qualità su ogni altro concetto, della sofisticazione e delle soluzioni d'avanguardia sono terminati, qualunque sia stata il motivo determinante.

SANDRO COLOMBO

Ringrazio l'Ingegnere Fano di questa sua conversazione che ha lasciato trasparire in ogni istante il suo immenso amore per la Lancia e l'amore è cieco e quindi probabilmente lui non ha visto che anche in una storia come quella della Lancia c'è indubbiamente qualcosa che non va. Essendo nostro dovere mettere in risalto anche questo, vi invito a farlo sottoponendo delle domande.

ENRICO PORTALUPI

Io vorrei fare solamente tre brevissime considerazioni. Innanzitutto i rallegramenti all'Ingegnere Fano per la brillante comunicazione. Gli faccio anche omaggio di questa piccola riproduzione che raffigura l'Aprilia, che è anche un mio lontano amore giovanile.

Poi, in vena di scoprire delle cose della Lancia un po' sconosciute, io vorrei mettere l'accento su un argomento che Fano non ha toccato.

Devo premettere che mentre Fano è quel motorista che conosciamo io sono semplicemente un automobilista comune che segue da quasi settant'anni

l'automobilismo commerciale italiano. Quindi mentre lui guarda le macchine da un punto di vista tecnico, come un prodigo creativo di progettazione, io le guardo invece come un utente dell'automobile e quindi come una persona che va al pratico cioè che vede l'automobile come un oggetto d'uso.

Vorrei accennare quindi ad alcuni piccoli particolari di finitura della Lancia che l'hanno sempre posta all'avanguardia: la Lancia introdusse in certi dettagli della carrozzeria alcuni particolari che verranno poi adottati dalle altre marche nel dopoguerra a distanza di decenni.

Se c'era da cambiare una gomma all'automobile degli anni Trenta bisognava mettere il martinetto sotto la macchina; andare a cercare l'incrocio della balestra con l'assale, se era la ruota posteriore, e inginocchiarsi: un'operazione che stamattina, con la neve che c'è avrebbe creato molta difficoltà. La Lancia invece aveva posto due borchie all'estremità della banchina, come si chiamava allora; e il martinetto lo poteva applicare una signora in abito da sera; questo è uno dei particolari di preveggenza.

L'altro era il quadro degli strumenti: in tutte le macchine era posto fra il guidatore e le ginocchia del passeggero di fianco. Per guardare gli strumenti bisognava togliere lo sguardo dalla strada; la Lancia invece dispose gli strumenti davanti al volante, in modo che senza distogliere lo sguardo dalla strada, abbassando leggermente l'occhio, si vedeva l'indicazione dello strumento. Non solo, ma nell'indicatore di benzina ricordo che non c'era nemmeno la lancetta: si premeva un bottone e si illuminava il numerino corrispondente al livello di benzina.

Altro particolare intelligente era la tendina disposta sul lunotto posteriore, rovesciata, per cui se c'era un'auto che tallonava coi fari forti che battevano nello specchietto si restava abbagliati. Nell'Aprilia c'era un tirantino sopra la testa del guidatore col quale si tirava la tendina posteriore. Vorrei appunto mettere l'accento su questa preveggenza, su questa intelligenza di finiture, su quella bella manifestazione di esperienza e di abilità. Grazie.

SANDRO COLOMBO

Si, indubbiamente, l'aspetto delle finiture Lancia è stato uno degli attributi che ha attirato le simpatie di una clientela vastissima, facendo dimenticare anche qualche noia meccanica. Parlo specialmente dell'ultimo periodo, quando gli affezionati hanno continuato a comprare vetture Lancia, anche quando di veramente Lancia sotto il cofano avevano ben poco. Vorrei che qualcun altro facesse delle domande.

LORENZO BOSCARELLI

Qualche considerazione prima della domanda. Anche io sono innamorato della Lancia, quindi condivido la passione di Fano. Sono innamorato della Lancia perché, come credo tutte le persone che amano la meccanica, apprezzo della Lancia le soluzioni eccezionali.

Le mie prime esperienze di Lancia sono molto modeste; io ricordo però un Appia seconda serie che ha avuto mio zio che ha fatto trecentocinquantamila km, io ho posseduto un Aprilia con motore preparato con collettori Abarth e ricordo che il cambio di velocità di questa macchina era una cosa eccezionale. Adesso ho un Aurelia della metà degli anni Cinquanta, speciale Pininfarina.

Però, un'altra cosa mi colpisce della Lancia: la totale assenza in questa azienda, dopo la scomparsa di Vincenzo Lancia, di una sensibilità al mercato. So che è un'affermazione molto dura quella che sto facendo. Vincenzo Lancia aveva saputo associare una eccezionale innovatività con una grande sensibilità all'esigenze del mercato, cioè era una persona assolutamente geniale, riusciva a presentare un'automobile innovativa una che al tempo stesso era un'auto di grandi numeri, di grandi volumi per l'epoca. La Lambda e l'Aprilia erano auto che per il loro livello di classe erano fabbricate in grandi numeri.

Con gli anni Cinquanta, purtroppo, questa abilità è scomparsa, perché si sono fatte ancora negli anni Cinquanta sicuramente fuori dalla norma, ma auto che andavano verso una gamma di clientela e un mercato potenziale sempre più ridotto, con una visione del mercato probabilmente molto provinciale. L'affermazione di Amatori, che non è un uomo della Lancia ma che è solo uno storico, mi ha colpito per la sua visione puramente nazionale.

Come è possibile, con la nascita del mercato comune nel '57 pensare solo una quota di mercato del 10% in Italia; quindi la Lancia dagli anni cinquanta in poi è stata ancora se stessa, se vogliamo fino alla fine del periodo degli anni sessanta ma io noto e vorrei un tuo commento Vittorio, una sofisticazione (scusatemi ancora qui faccio un'affermazione un po' violenta) inutile del progetto, perché le testate che abbiamo visto, le soluzioni meccaniche nel periodo ormai degli anni cinquanta e sessanta erano uno sfizio secondo me.

Tutti sappiamo che in quegli anni le Lancia non avevano, e lo ha detto anche l'Ingegnere Colombo, quella robustezza che aveva caratterizzato i modelli precedenti: c'è secondo me un gusto della eccessiva progettazione.

Penso che tu non condividerai questa affermazione, però come innamorato della Lancia io sono molto addolorato.

Oggi purtroppo la Lancia non c'è più, non c'è più l'Alfa Romeo, e c'è invece una marca che è risorta dalle sue ceneri e ha preso il posto dell'una e dell'altra; questa marca è la BMW. Voi ricordate che cosa era la BMW agli inizi degli anni Sessanta quando ancora la Lancia e l'Alfa Romeo erano in auge? La BMW era sull'orlo della bancarotta; poi ha presentato una macchina che è la 1500, una macchina sofisticata, ma molto semplice tecnicamente; con un quattro cilindri monoalbero a camme in testa, e da quella macchina ha ricostruito il proprio rilancio.

Vediamo quindi tre storie, la Lancia e l'Alfa Romeo, che purtroppo sono finite come marchio o distintivo, e quella distintivo, che è quella di chi è ripartito praticamente da zero ed è diventato un leader dell'automobile contemporanea. Io apprezzo molto ovviamente la storia di queste nostre marche gloriose, mi dolgo che il gusto del far bene le cose e, ripeto, della iperprogettazione sia stato molto prevalente sulla capacità di percepire l'evoluzione del mercato e quindi di mantenere un proprio posto significativo nella storia dell'automobile. So di essere stato un po' provocatorio. Grazie.

VITTORIO FANO

Io non ho molto da rispondere, perché ho detto fin dall'inizio che il modo Lancia di pensare e di fare è stato: "perché fare facile quando si può fare difficile". Questa era la Lancia.

Ricordiamo che tra il cinquantotto ed il sessanta c'era la famosa guerra all'ultimo sangue tra Fianza e Fessia e c'era quell'accordo preso da Pesenti e la dirigenza Fiat, secondo il quale per un gentlemen agreement la Fiat doveva fare auto soltanto fino alla cilindrata 1100, e la Lancia dal 1100 in su. Questo accordo poi è stato completamente disatteso ma tu devi convenire che una macchina con motore quattro cilindri in linea non sarebbe più stata una Lancia.

PROF. DONISELLI

Io non avevo fino ad un momento fatto il piacere di conoscere l'Ingegnere Boscarelli che, a mio avviso, ha detto delle cose intelligenti sulle quali vorrei tornare un attimo.

Mi è piaciuto soprattutto l'esordio, quando ha parlato del cambio dell'Aprilia, ecco allora vi dico una cosa che mi arriva proprio dalle parole del Professor Fessia il quale mi ha raccontato a suo tempo: quando la Fiat ha fatto la 500

a motore posteriore con il cambio senza sincronizzatore, che inizialmente avevano scelta, avevano avuto dei risultati negativi. Erano quasi rassegnati a passare ad un cambio tradizionale sincronizzato, magari con dei sincronizzatori permissivi e abbastanza semplici, quando qualcuno ha detto: " ma facciamo un pò come era l'Aprilia" ed è uscito esattamente con gli angoli smussi i giochi del cambio dell'Arpilia.

Evidentemente, anche se empiricamente, c'era della gente che quando ha fatto il cambio dell'Arilia ci sapeva fare veramente. Mi ricollego ancora a questo fatto del cambio per dar torto una volta tanto (capita di rado ma quando capita si gode) al mio amico Fano, perché mi sembra che sia persino offensivo per i grandi uomini della Lancia dire che ci trovano gusto a fare le cose complicate in modo insensato.

Qualche volta capitava, ma io sono convinto che era un errore, c'era magari colpa per un non sufficiente approfondimento di quel problema, ma non c'era il dolo di aver voluto fare addirittura apposta qualche cosa di complicato. Certo ci sono stati degli equivoci. Può darsi che anche in Lancia nei vari anni, nelle varie fasi, sia stato fatto qualche cosa di magari troppo complicato in modo ingiustificato, però lo scopo era sempre quello di risolvere con vigore e con coraggio un problema nuovo.

Del motore a V stretto mi sono occupato ancora pochi anni fa per due industrie europee e una di queste poi ha realizzato nuovamente il motore a V stretto nonostante, il mio parere fosse negativo, come confermo ancora oggi.

Oggi non c'è posto per il motore a V stretto e come ho detto che non ci sarebbe stato più posto per il motore a cilindri contrapposti. I fatti mi danno ragione, perché anche il boxer Alfa Romeo ha finito i suoi giorni, ma per ragioni che esulano dal discorso attuale. Il motore a V stretto era nato per esigenze di ingombri che richiedevano determinate configurazioni.

In fondo, nel vano motore della Fulvia ci poteva stare anche un boxer e quindi sarebbe stato possibile con dei risparmi enormi di investimenti fare una versione del motore boxer Flavia di cilindrata minore o le stesse cilindrature in pratica e non un altro V stretto che oggi non avrebbe più posto a mio avviso, perché le disuniformità di lunghezza dei condotti aspirazioni e scariche, e la estrema difficoltà di disporre l'iniettore creerebbero problemi.

Ho collaborato, è stata una delle mie grandi soddisfazioni, a "pompate" il Fulviettino e farlo diventare 1600. Ricordo che l'ultima realizzazione è stato un 1600 che non riusciva a competere con il 1600 dell'Alfa Romeo con dei condotti grandi così, ma in realtà era diventato un motore senz'acqua, perché - ingrandisci i condotti di scarico ingrandisci i condotti di aspirazione

– non c’era più spazio per l’acqua, e quindi i problemi del 1600 esistevano, mentre il 1300 e anche il meraviglioso 1400 “giro della Corsica” era una bomba e andava benissimo.

Quindi ci sono problemi che nascono col tempo, problemi connessi con l’inquinamento, problemi connessi con le tremende esigenze di taglio dei consumi, che fan sì che taluni motori che hanno una irregolarità interna fluidodinamica (vedi il boxer quattro cilindri, vedi certi brutti motori a 90° che si mettono a posto per equilibratura sono perfidi per la fluidodinamica, come l’otto cilindri) sono invece risolvibili con altre soluzioni e qui devo dichiarare il mio sfrenato amore per il motore Lancia sei cilindri a V, che a mio avviso per le cilindrata fino anche vicino ai quattro litri è il motore re.

Il motore Lancia sei cilindri nella sua configurazione è stato benissimo ripreso da Alfa Romeo, è stato ripreso da alcuni amici giapponesi che hanno amareggiato per un certo periodo con l’Alfa Romeo, ed una delle soluzioni che concilia gli aspetti fluidodinamici, quelli meccanici e anche quelli industriali.

Vorrei farvi un cenno rapidissimo, ma soprattutto sottolineare che quando c’è qualche cosa di complicato alla radice ci può essere un insufficiente approfondimento; non dimentichiamo che i mezzi di Lancia erano estremamente limitati, erano del tutto efficienti e validi per l’aspetto motoristico.

Bisogna ricordare Mattei, che veniva da Alfa Romeo ed era un grandissimo motorista; ma i mezzi di sperimentazione indoor non esistevano. La sperimentazione sulle sospensioni, sugli autotelai, era una cosa fatta in modo empirico e quindi se una grande azienda poteva permettersi determinate attività sperimentali al suo interno, una azienda che era relativamente piccola – come era Lancia – certe cose non poteva permetterselo.

Non mi sento di dare una risposta al quesito relativo alla possibilità di continuare ad avere un suo spazio; io sono molto pessimista, però certamente un certo congruo numero di anni avrebbe potuto andare avanti. Non dimentichiamo che anche nomi grandissimi come Porsche sono in ginocchio, perché è diverso far produzioni anche nell’alta gamma dell’ordine delle cinquantamila vetture all’anno, come fanno i giapponesi. La Lexus, la Infiniti, altre vetture sportive come la 300 ZX, sono su quei numeri. Non so se l’industria italiana – in particolare un’industria come la Lancia sarebbe riuscita a trovare degli spazi e una capacità di penetrazione commerciale. Però direi una decina d’anni almeno avrebbe potuto andare avanti. Grazie.

SANDRO COLOMBO

Io penso che questi interventi abbiano bisogno di essere un po' completati: non era solo il fatto del perché far difficile quando si può fare facile; noi dobbiamo metterci nei panni dell'automobilismo di trent'anni fa. L'automobilismo di trent'anni fa non era un fenomeno di massa come quello di oggi, era fatto da persone anche forse tecnicamente più competenti.

A Torino esistevano la Fiat e la Lancia. Il cliente Lancia che avesse aperto il cofano e avesse trovato un quattro cilindri in linea banale tipo Fiat, non avrebbe certamente gradito questa soluzione. Il cliente Lancia non voleva solo l'estetica, la finitura, ma voleva anche quell'originalità alla quale era stato abituato; quindi le scelte produttive erano la conseguenza della filosofia che caratterizzava a distinzione Lancia rispetto all'altro prodotto torinese.

Non è che fosse solamente uno sfizio di far difficile, era un tentativo di distinguersi in qualche modo da un prodotto che costava molto meno, e per distinguersi non bastava solo un fatto estetico, ma occorreva anche un fatto sostanziale. E sotto questa luce che penso possano essere inquadrare molte scelte di quell'epoca.

COGLIATI

Non sono un eccessivo appassionato di motori; sono un automobilista che ha avuto "appena" quindici Lancia nella sua vita.

Quello che lei ha detto riferendosi agli autocarri Lancia della prima Guerra Mondiale che ci erano invidiati dagli inglesi, il 3 RO che era ricercato dai francesi mi ricorda una notizia di un paio di mesi fa, tre mesi fa circa, che ho letto sul Sole-24 Ore, relativa all'abbandono da parte della Lancia del mercato inglese.

In questo breve articolo veniva detto che ad un eventuale cliente inglese che decideva di sostituire la vettura Lancia con una vettura Alfa Romeo sarebbe stato fatto un certo tipo di sconto piuttosto vantaggioso.

Ora io approfitto della presenza del dottor Masala, per sapere che tipo di orientamento commerciale il gruppo intende avere. Ha rinunciato ad un mercato dove per quanto mi risulta da vecchio lancista (mi posso definire così) c'era una penetrazione maggiore rispetto ad altri mercati europei. Si è sempre saputo che gli inglesi in particolare per la Lancia hanno sempre avuto una grande ammirazione e hanno acquistato anche prodotti dei quali poi non si sono trovati eccessivamente soddisfatti. Dottor Masala vuol dire Lei qualche cosa in proposito.

DOTT. MASALA

Buongiorno e grazie. Grazie, perché tra l'altro mi fa immenso piacere essere qui a questo incontro che ritengo importantissimo anche perché capita esattamente a ventiquattr'ore dalla data di fondazione della Lancia novanta anni fa.

La Lancia, come voi sapete, è stata fondata ieri, ma nel 1906, quindi è importantissimo che se ne parli. E' l'occasione per sottolineare determinati aspetti e vederne le conseguenze. Vi dico subito, per inquadrare il discorso (poi, dottor Cogliati, rispondo a lei) come sono entrato in Lancia. Figlio di lancista, mi ricordo che papà ad un certo punto decide di sostituire l'Aurelia e prende una Flavia, il primo anno di vita di questa vettura non è stato brillante, abituati ad una consolidata tranquillità dell'Aurelia abbiamo avuto alcuni problemini ai quali non si riusciva a mettere rimedio.

Mi ricordo un trafilamento d'olio dalle due semicoppe che non si riusciva a mettere a posto, il fatto che la vettura non avendo un servo freno, la portava in frenata, specialmente sullo sconnesso, sul bagnato, a partire di coda da tutte le parti.

Un'altra difficoltà era una mancanza di alimentazione nelle curve strette prese a velocità voltando a destra a sinistra in piena curva mancava l'alimentazione. Cose che lasciavano perplessi. Io che per sedici anni ho corso in macchina, in quel momento negli anni sessanta ero proprio nel pieno di questa vigoria sportiva; e queste cose in effetti le verificavo io.

Non le verificava mio papà che era molto più tranquillo nella guida, per cui scrissi alla Lancia una di quelle lettere che ancora oggi noi riceviamo specialmente dai giovani pieni di impulso e di impeto: ma ebbi una risposta formidabile.

Originario di una piccola provincia italiana, il concessionario mi diceva "tu con questo malumore nei confronti della Lancia mi stai rovinando il mercato". Determinate personalità del luogo in qualche modo sentendo queste reazioni avevano infatti qualche dubbio, però io dico che abbiamo risolto i problemi.

C'è stata una operazione di marketing formidabile da parte della Lancia per cui alla fine di questo mio contatto sognavo (questo capitava nell'ottobre del '61) di poter entrare un giorno in Lancia.

L'ingegner Sandro Fiorio mi scrisse invitandomi a Torino dopo aver convinto papà a cedere quella Flavia ed acquistare un'altra e mi disse: "Il giorno quindici del mese di ottobre noi impostiamo in linea la sua vettura. Venga perché abbiamo il piacere che lei segua il processo che porta alla costruzione della vettura".

Per un ragazzo come me con la passione per l'automobile, con il mondo delle corse nel cuore, poter andare in fabbrica a seguire la costruzione di quella che sarebbe stata la nuova vettura indubbiamente mi esaltò oltre misura, tant'è vero che al di là della settimana che sarei dovuto rimanere a Torino rimasi ventidue giorni ed al ventiduesimo giorno rientravo in casa con la vettura nuova.

Una gratificazione incredibile, un indirizzo esattamente opposto nella mia piccola città d'origine in Sardegna che di fronte a questa iniziativa di immagine della Lancia rimase sorpresa di quello che si era fatto e questo è un episodio scusatemi, di colore personale.

Per quanto riguarda la presenza della Lancia sui mercati, in effetti le cose sono cambiate e siamo usciti anche dall'Inghilterra nel 1933; Inghilterra che ha costituito sempre il più importante mercato di esportazione della Lancia.

Se voi pensate che con un prodotto come quello che in qualche modo abbiamo sfiorato oggi, Beta e Gamma – che indubbiamente non possono essere considerati come la miglior offerta Lancia nell'ambito della sua storia – noi avremo diciottomila persone in Inghilterra che acquistavano Lancia questo significa che c'era una grossa fiducia, ma non è stata soltanto una questione di politica di prodotto o di politica industriale; è stata anche una questione relativa alla politica di commercializzazione che è stata fatta su quel mercato quando alla fine degli anni settanta si decise di chiudere la Lancia England per trasferire la gestione commerciale del prodotto alla Fiat di Brandford.

Molta parte della rete che era specifica Lancia divenne una rete dual con Fiat e Lancia. Dico francamente che in quella occasione, recandomi in Inghilterra a visitare alcuni concessionari di cui l'ottanta per cento sulla stessa Londra era fatta di dualizzazione Fiat e Lancia.

Difficilmente il cliente inglese, che è abituato ad avere un certo trattamento, e ad avere cercato nell'acquisto della vettura una certa immagine, difficilmente sarebbe entrato in una concessionaria dove insieme alla Lancia c'era anche la Panda.

Quindi è stato anche questo un problema. Poi le cose sono cambiate, abbiamo tentato un esperimento con una situazione diversa affidando ad una grossa industria privata la commercializzazione della Lancia.

Ma noi, in qualche modo, dopo qualche anno abbiamo intravisto che questo ramo di questa azienda era forse stato creato per far ricadere su questo tutta l'inefficienza di quel grosso gruppo industriale, per cui la Lancia è arrivata poi nel 1933 a vendere quattrocentocinquanta vetture.

Se io oggi dovessi andare da Piero Mocarrelli e gli chiedessi se la sua azienda qui a Milano va avanti con quattrocentocinquanta vetture mi direbbe "signori belli io vi lascio e vi abbandono". La Lancia arrivò a vendere sul mercato inglese 450 vetture: di qui la decisione di uscire almeno per il momento dal mercato, riversare su altro queste risorse ed aspettare momenti migliori per ritornare sul mercato inglese.

COGLIATI

Io so di concessionari Lancia che sono diventati anche concessionari Fiat pure cambiando l'etichetta; non si chiamano più pinco ma si chiamano palla, concessionari Lancia di cui ha fatto un nome prima che è anche concessionario Maserati io mi chiedo sempre da uomo della strada se questo tipo di politica commerciale sia favorevole o meno alla valorizzazione delle nuove Lancia. Grazie.

MASALA

Io penso che in qualche modo sia chiaro che la nuova situazione del mercato in modo particolare non incentiva oggi il fatto di poter sottolineare la distintività di macchine.

L'azienda si sta muovendo in questo modo nell'affidare diversi mandati, però a differenza di quello che dicevo poc'anzi essere accadute in Inghilterra, oggi sul mercato italiano si sta cercando, dove esistono queste grosse forze economiche che sono in grado di gestire più marchi, di ottenere che, quanti meno dal punto di vista dell'esposizione, o dello showroom si tengano delle situazioni distinte.

SANDRO COLOMBO

C'è un altro piccolo particolare che penso il dottor Masala non abbia detto: quando dice quattrocentocinquanta macchine bisogna ricordare che sono ripartite su diversi modelli e che per ognuno di questi modelli per vendere cento macchine bisogna far la versione guida a destra, il che non è certamente possibile.