

110 ANNI DI LANCIA ANNI D'ITALIA



A Vincenzo Lancia

In quest'epoca in cui tutte o quasi le attività sono condizionate da fattori che alla scienza e alla tecnica si richiamano, in quest'epoca di progresso materiale così incalzante che dall'oggi al domani il moderno ci appare vecchio, le concezioni più ardite superate dalla nuova scoperta, in quest'epoca dominata dalla civiltà della macchina, è tuttavia di conforto richiamarci ogni qual volta è possibile ai valori eterni ed immutabili dello spirito, cioè alle umane risorse, illuminate dal dono della spiritualità. <<Homo est mensura omnium rerum>>, diceva il filosofo, e la misura umana è quella a cui non è possibile non riferirci volgendoci in giro a contemplare ciò che la fatica e l'intelligenza di secoli hanno realizzato quasi a complemento dell'armoniosa bellezza della natura. Risalendo a questa antica concezione, noi di Lancia, noi di questa vecchia fabbrica torinese, ricordiamo con reverente rimpianto l'iniziatore dell'impresa che da lui ha preso il nome, Vincenzo Lancia. Troppo grande e intatta è tuttora la fama di quest'uomo d'eccezione perché sia qui il caso di rievocarne l'esistenza semplice e intensa, la genialità di tecnico, la lungimiranza di industriale.

Di lui parla la storia meravigliosa dell'automobile e di quegli uomini che per primi credettero nell'avvenire del nuovissimo veicolo che doveva influire in misura decisiva sulla vicenda umana, sul progresso, sulla civiltà.

Vincenzo Lancia fu uno di questi: e a lui molto dobbiamo noi tutti, dirigenti, tecnici, impiegati e maestranze che ci sforziamo di essere degni di dare continuità alla sua opera.

A Vincenzo lancia dedichiamo le pagine del primo numero di questa rivista, nata e voluta allo scopo di far conoscere agli amici della Lancia le attività, i programmi, il quotidiano impegno della nostra grande famiglia di lavoro. Con questo spirito è nostra ferma determinazione di operare per mantenere e, se fosse, possibile, accrescere la fama universale delle automobili Lancia, mantenendo, pur attraverso l'adeguamento alle modalità produttive più aggiornate, quella fedeltà agli ideali tecnici e umani che furono di Vincenzo Lancia quasi una seconda natura. Ci parrà, in questo modo, di degnamente onorarne il nome e la memoria.

Iniziamo il racconto con quest'articolo degli anni 60 dedicato al fondatore del marchio Lancia. Sono trascorsi 110 anni dalla fondazione di Lancia: anni di successi, di affermazioni, crisi ed oggi purtroppo di mesto oblio.

Abbiamo deciso - con il supporto di tanti Lancisti - di costruire un percorso di racconto non accademico, ma emotivo: con spunti e ricordi, abbiamo pensato ad un viaggio attraverso un ideale album fotografico che riprende con contributi originali, e non, una storia incredibile.

Lancia non ha futuro? Marchionne non sembra offrire dubbi in proposito. Queste pagine, queste persone che qui vedrete sono testimoni di un disperato gesto di amore



Vincenzo Lancia si distingue dagli altri grandi industriali dell'automobile, come Agnelli della Fiat e Romeo dell'Alfa, per il fatto che è sempre presente in prima linea. Collauda in prima persona i suoi prototipi e non disdegna di ungersi le mani di morchia facendone comunque uscire gioielli raffinati e di qualità ben superiore di quelli di altri costruttori.

SaveLancia nasce all'indomani della decisione di Sergio Marchionne di porre fine ad un'esperienza industriale nata a Torino nel 1906 grazie al genio e alla passione di Vincenzo Lancia: un marchio d'eccellenza soffocato da scelte sbagliate, mancanza di investimenti che nel corso degli anni ne hanno minato il prestigio e l'appeal a livello internazionale.

110 anni di Lancia, e' poi?



27 novembre 2016

110 ANNI DI LANCIA
ANNI DI ITALIA

Il 27 Novembre ricorre l'importante traguardo del 110° anniversario di Lancia. Una ricorrenza mesta viste le attuali prospettive dello storico marchio torinese: oggi di Lancia resta la presenza di un limitatissimo presidio offerto da Ypsilon che molto probabilmente, non verrà garantito da una nuova generazione. Abbandonati lentamente i mercati europei, abbandonati i più importanti saloni dell'automobile.

In questo quadro difficile s'incontrano le numerose voci critiche che sul web hanno dato vita ad un network di profili identificati nel progetto #SaveLancia (solo su twitter oltre 15.000 follower, 30.000 su facebook). Voci che in questi anni hanno saputo spezzare il silenzio calato attorno al destino di Lancia, il tutto sfruttando marketing virale teso a rivendicare l'importanza del ruolo memoria storica di una realtà industriale che ha saputo incantare il mondo automobilistico per prodotti di qualità e di avanguardia.

SaveLancia nasce per non disperdere una memoria di eccellenza italiana: storie segnate dal desiderio di tenere alta la memoria di un patrimonio di fatti, vicende umane ed industriali che hanno reso grande il nome di Lancia tra i costruttori mondiali di automobili. Questo libretto digitale è stato realizzato da quanti hanno aderito all'appello sui social network aderenti al al progetto saveLancia.

Il **Cav. Giuseppe Lancia** è un facoltoso industriale della carne. Suo è il brevetto depositato per il bue arrosto in scatola, alimenti per militari. È la prima carne al mondo distribuita in scatola.

In estate vive con tutta la famiglia, moglie e i quattro figli, in alta Val Sesia, in una villetta a Fobello, alla Montà. L'inverno invece lo passa a Torino in corso Vittorio Emanuele. Sotto casa c'è l'officina dei fratelli Ceirano.

È il 24 agosto 1881 quanto il cannoncino situato nella villa di famiglia annuncia, con i suoi spari a salve, la nascita di Vincenzo. Il ragazzo cresce bene, robusto e vivace. A scuola va bene ma è sempre dannatamente svogliato.

Il Cav. Lancia può permettersi di far studiare i tre figli maschi e la figlia femmina. Il suo progetto è quello di garantire loro un lavoro decoroso e redditizio e, secondo i suoi piani, il figlio Vincenzo diventerà avvocato. Quando però vede il ragazzo perdere tempo con altre attività e talvolta saltare scuola per dedicarsi ad altro, si spazientisce e lo manda in collegio. Vorrebbe vederlo almeno ragioniere se non proprio avvocato. Ma anche con questa costrizione poco cambia. A scuola Censin Vincenzo sa distinguersi solo in poche situazioni. Una volta, ad esempio, fa vedere a tutti come si va in bicicletta sbalordendoli per come, col suo corpo robusto, riesce ad essere agile sul velocipede. Terminate le sue evoluzioni spiega ai compagni nel dettaglio il funzionamento meccanico di questo mezzo. Ma poco c'è da meravigliarsi per queste sue cognizioni tecniche.

Nei mesi invernali Censin passa ore e ore nell'officina dei Ceirano dove costruiscono e riparano biciclette Welleyes. Se inizialmente si limita a presenziare e a guardare, ben presto diventa un abile aiutante. Le sue cognizioni meccaniche si fanno man mano sempre più approfondite anche perché, vista la sua abilità di ciclista, assume il ruolo di collaudatore dei mezzi. Tutto questo avviene senza il consenso da parte del Cav. Giuseppe Lancia. Il sogno di vedere il figlio quantomeno ragioniere precipita inesorabilmente quando i Fratelli Ceirano decidono di occuparsi anche di automobili. Le ore di Vincenzo sottratte allo studio diventano troppe facendo disperare il padre. Il discolo riesce a convincere quest'ultimo ad interrompere gli studi per essere assunto in officina. I Ceirano sono ben felici di questa possibilità, il ragazzo è già un bravo aiutante e la volontà di crescere e di imparare gli si legge negli occhi brillanti.



Il primo modello Lancia: Dopo i primi collaudi su strada risalenti al settembre 1907, la produzione vera e propria iniziava nel 1908, anno in cui questo primo chassis Lancia veniva esposto all'VIII Salone dell'automobile di Torino (18 gennaio-2 febbraio) con la denominazione di "12 HP"

Una storia italiana

ARTICOLO DI FRANCESCA PASETTI

L'autorevolezza del Cav. Lancia gli fa ottenere solo una condizione: che Vincenzo venga assunto come contabile. Non vuole assolutamente compromettere la dignità della famiglia avendo un figlio impiegato come garzone.

Passano gli anni e Vincenzo arricchisce le sue conoscenze diventando uno stimato tecnico dell'automobile. Nel 1899 la Ceirano viene ceduta alla Fiat per 30.000 lire che acquisisce anche i brevetti della Welleyes, i quali diedero il nome, oltre che alle biciclette, anche alle vetture. Giovanni Agnelli conosce la fama di giovane volenteroso e bravo collaudatore di Vincenzo Lancia e lo vuole con sé in Fiat. Vincenzo ben presto sa dimostrare di cosa è capace e viene eletto capo collaudatore. Tanta è la confidenza e la duttilità con cui si adatta ad ogni nuovo modello che collauda che emerge anche la sua abilità nella guida.

La sua competenza e capacità è ben riconosciuta da Agnelli che sceglie Vincenzo Lancia come pilota di punta quando, per motivi commerciali, entra nel mondo delle competizioni con le sue Fiat.

Censin disputa la sua prima corsa a Padova il 1° luglio 1900 vincendo agevolmente la 220 km di corsa di resistenza a bordo di una Fiat 6HP stabilendo il giorno successivo anche il record di 10 km alla media di 58,743 km/h. Da qui in avanti la carriera di Vincenzo Lancia pilota sarà costellata di grandi successi sia in Italia che all'estero. Nel 1902 vince la corsa di Conegliano sui minimi consumi dimostrando oltre che grande competitività, anche grande sensibilità nella guida.

Da finissimo collaudatore e pilota di successo Censin Vincenzo Lancia è diventato uomo chiave della Fiat. Ognuno fa capo a lui per ogni esigenza e lui per tutti ha un consiglio valido da elargire. Guadagna bene e fa il lavoro dei suoi sogni. Chissà che genere di avvocato o ragioniere sarebbe diventato se avesse assecondato i desideri del Cav. Lancia...

Vivere fra i motori lo appaga e gli dona prestigio a livello sportivo. Dopo il lavoro riesce a coltivare un'altra passione: la musica. Va all'opera ed ai concerti e per diletto canta da tenore accompagnato al pianoforte da qualche collega.

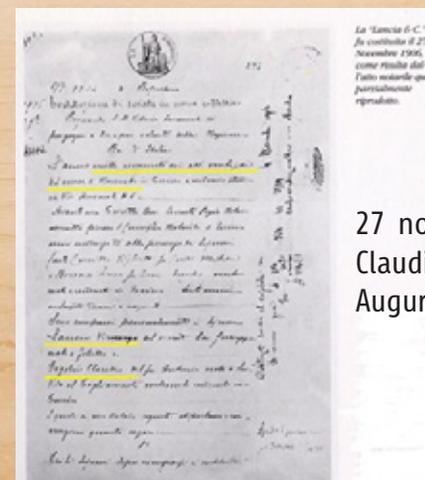
Nel 1902 la Fiat gli affianca un altro collaudatore in modo da alleggerirgli il lavoro e permettergli di dedicarsi maggiormente alle corse: Claudio Fogolin. Fin da subito nasce una bella intesa: i due diventano amici e colleghi inseparabili. Il team, con l'arrivo di qualche altro valido componente, diviene molto



Il primo stabilimento Lancia (1906)



La serie di abbozzi per il primo marchio Lancia, creati dal conte Carlo Biscaretti di Ruffia: tra i cinque proposti, Vincenzo Lancia scelse l'ultimo a destra, quello racchiuso nel riquadro rosso



27 novembre 1906, Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin danno vita ad un mito. Auguri a cent'anni, cara Lancia.

affiatato, tanto che di giorno in giorno cresce il desiderio di mettersi in proprio.

Finalmente il 29 novembre del 1906, di comune accordo con Giovanni Agnelli, Vincenzo lascia la Fiat per far nascere con Claudio Fogolin la Lancia & C.

A 25 anni Censin è un uomo realizzato ed è a capo di un'azienda. Godendo ancora della piena stima di Giovanni Agnelli, egli cura tutta la parte pratica e logistica lasciando a Fogolin l'incarico di seguire la parte contabile, burocratica, amministrativa e commerciale. Passa le giornate disegnando, progettando, costruendo, modificando e collaudando.

Vincenzo Lancia è riconoscente alla Fiat per il sostentamento morale e finanziario e quindi ripaga la stima continuando a correre per la Casa di Agnelli. L'esordio con una vettura da lui stesso prodotta avviene solo il 5 aprile del 1908, e vince subito la Padova-Bovolenta. Correrà ancora per altri due anni prima di ritirarsi a vita da responsabile e rigido imprenditore.

I rapporti con Agnelli sono sempre buoni. Gli ideali di Lancia non sono in contrasto con quelli della Fiat. Vincenzo non è interessato a fare concorrenza alla Casa di Agnelli. Vuole realizzare macchine nuove, diverse, perfette, eccellenti e potenti. Non è interessato ai numeri ma vuole soddisfare il cliente con l'eccellenza, il prestigio e l'assistenza. Nel tempo gli verranno assegnati tanti titoli di riconoscenza per il suo lavoro, ma rimarrà sempre con i piedi ben piantati per terra.

Tanto ligio e pretenzioso è in fabbrica, quanto buono e generoso è appena terminato il lavoro. Aiuta i bisognosi e passa il tempo nel gioco con i suoi dipendenti non disdegnando frequenti brindisi alla vita. Il giovane "contabile per proforma" è diventato un potente imprenditore che si impegna nel sociale costruendo per i suoi dipendenti colonie e circoli per il dopolavoro. Significativo l'episodio che racconta dello stratagemma di prelevare dal posto di lavoro il suo collaboratore e tecnico Battista Falchetto. Lo vede sull'orlo dell'esaurimento, troppo preso dai suoi impegni e dalle sue responsabilità. Con una scusa lo porta nella sua villa a Fobello affinché gli controlli una pompa e gli ordina di aspettarlo fino a quando non lo andrà a prendere lui.



Un raduno Lancia sui sentieri di Fobello, città natale di Vincenzo Lancia

Ovviamente la pompa è perfettamente funzionante e Vincenzo andrà a riprenderlo solo quindici giorni dopo il forzato riposo.

Vincenzo Lancia si distingue dagli altri grandi industriali dell'automobile, come Agnelli della Fiat e Romeo dell'Alfa, per il fatto che è sempre presente in prima linea. Collauda in prima persona i suoi prototipi e non disdegna di ungersi le mani di morchia facendone comunque uscire gioielli raffinati e di qualità ben superiore di quelli di altri costruttori. La clientela si convince ad acquistare una Lancia perché, oltre ad essere molto performante, è sinonimo di raffinatezza ed eleganza. Un connubio perfetto che nessun altro marchio può garantire.

Crea un servizio di assistenza efficientissimo che prevede la copertura delle spese di alloggio a Torino ed addirittura fiori per le signore nel tentativo di soddisfare a pieno il cliente per il disagio avuto in conseguenza al guasto.

Gli acquisti di una vettura Lancia possono essere perfezionati solo ed esclusivamente presso la sede di Torino poiché ogni vettura viene consegnata al cliente dopo il collaudo effettuato con Vincenzo Lancia in persona.

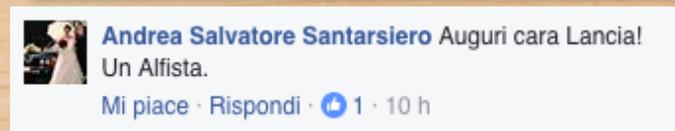
Monsù Vincenzo Lancia dà lavoro e sostentamento a molte famiglie e tutti sono legati a lui da un profondo affetto. "Ha un cuore grande" dicono unanimemente di lui. Ma, purtroppo, quel cuore è anche malato e trascurato. Il 15 febbraio 1937, all'età di soli 56 anni, un infarto lo fa smettere di battere, per sempre.

Ai suoi figli e ai suoi colleghi lascia un capitale enorme formato da progetti tecnici, brevetti e anche da grandi ambizioni. Un impero di eccellenza con modelli di vetture talmente potenti da impressionare ed impaurire i suoi stessi clienti. Il coraggioso e determinato Gianni Lancia, nella sua giovinezza, si vede catapultato in questo mondo senza la guida del padre.

Ma questa è un'altra storia.



Nel 1921, la Lambda prendeva forma: sotto l'occhio vigile del Lancia, i progettisti Rocco e Cantarini realizzavano il motore a 4 cilindri a V stretto rotante al bel regime di 3250 giri, mentre Scacchi (responsabile del reparto esperienze) ne eseguiva la messa a punto. Il 1° settembre 1921 il primo prototipo Lambda era pronto e Vincenzo in prima persona iniziava i collaudi nei dintorni di Torino.



A black and white close-up portrait of Enzo Ferrari. He is wearing dark sunglasses and has a serious expression. The background is dark and out of focus.

Quando Enzo inseguiva il sogno di una Lancia

Enzo Ferrari in persona, il mito per antonomasia dell'industria dell'automobile, era talmente attratto dalla tecnologia Lancia che nel 1952 scrisse al marchio torinese imparando - è proprio il caso di dirlo - per poter avere una Lancia Aurelia Coupé. All'epoca quella Lancia era la prima al mondo a montare un motore 6 cilindri a V costruito in serie. La lettera era stata inviata all'ing. De Virgilio, all'epoca progettista dell'auto.

Nella lettera, di cui alleghiamo la riproduzione dell'originale a lata, Ferrari scrivere: "in data 13 giugno scrissi all'Ing Gianni Lancia esprimendo il vivo desiderio di venire in possesso di un Aurelia Gran Turismo con guida a sinistra...Mi spiace apprendere la di lei conferma dell'impossibilità da parte della sua Casa di accogliere questo mio desiderio e La prego di tenerlo nella migliore evidenza nel caso che in un prossimo avvenire l'Ing. Lancia decidesse di consegnare anche le Gran Turismo con guida a sinistra. Avevo pensato di realizzare nella mia officina una simile trasformazione..." Firmato: Enzo Ferrari

Pensate quanto doveva valere l'immagine tecnologia della Lancia sessant'anni fa se Enzo Ferrari in persona (che in quell'anno stava vincendo con Ascari il primo mondiale F.1!) implorava di poterne avere una. E pensate a come è stato ridotto il marchio oggi, dopo tanto investimenti sbagliati.

(fonte RuoteClassiche)

Celebrato così dal Times, è il papà di uno dei motori più famosi del pianeta. Andò in pensione nel '75, ma continuò ad assicurare il suo prezioso contributo alla Squadra Corse Lancia

De Virgilio, “il leonardo da Vinci del motore V6”



Sono stato il primo della classe: per questa ragione una persona altolocata nel campo dell'automobile, ambiente Torino, mi ha detto: "Ingegnere, quando lei cerca posto", perché io dovevo fare ancora il servizio militare, che ho fatto sempre a Torino, "venga da me perché io la presento dove vuole, alla Fiat, alla Lancia o all'Alfa Romeo". Io, quando è stato il momento, sono andato da lui, e ho preferito la Lancia, per due ragioni: prima di Torino. Ero già lì da 6 anni. Secondo, perché mi avevano detto che era un ambiente piuttosto familiare e avevano ragione. Così quando è stato il momento sono stato presentato alla Lancia. Cominciai il 1° febbraio '39; tre mesi di prova presso l'Ufficio Progetti, stipendio Lit. 800 mensili. Vi dico queste cose perché è storia. Dopo tre mesi sono stato confermato, e lo stipendio passò a lire 1000 mensili lorde. Era il tempo in cui si cantava quella canzone "Se potessi avere 1000 lire al mese", io le ho avute e sono stato felicissimo, ero felice di sentirmi ingegnere della Lancia. Ho passato presso l'Ufficio Progetti circa due anni. Ho fatto lavori vari; tanto per avviarmi mi hanno fatto fare lavori di calcolo, di verifica, di pezzi della Aprilia, prestazioni su strada delle varie vetture a cominciare dalla Astura, per finire con l'Aprilia.

Annarosa Micheli beh, prendere consapevolezza del glorioso passato e volerlo ricordare e valorizzare è già un significativo mutamento di prospettiva! Speriamo che segua il resto...
Mi piace · Rispondi · 3 · 22 novembre alle ore 17:09

TECHNOLOGY

Working in Postwar Italy, He Was the da Vinci of the V6

BY KEVIN CAMERON

The question of which engine type is best for powering the cars of the masses may never have a single, unchanging answer. When the V8 prevailed on American roads, it was an appropriate choice for large vehicles in an era of cheap fuel. Times have changed; the workhorse auto engines of our era are those that fit in the narrow engine compartments of the millions of front-wheel-drive cars.

For that reason, the V6 has become ubiquitous in full-size family sedans, and in-line 4 cylinders have come to dominate the overall market as vehicles shrink.

Many factors have been considered in establishing these norms. The in-line 4, once dominant, is still favored by BMW and others because of its naturally smooth operation, but aside from a handful of exceptions, it is too long to fit under the hood of front-drive models.

Engines that typically power small front-drive cars are attractive to automakers: with fewer parts, they are cheaper to build. But such engines have shortcomings. Their natural imbalance requires the complication of a counterbalancer system to offset vibration, and their less-frequent firing pulses — two per revolution, or half as many as a V6 — can generate a driveline vibration felt by passengers under some driving conditions.

That makes engines with more cylinders desirable, but they must be contained in a package of short overall length. Today's answer is a V6 engine.

These same requirements existed in the late 1930s at Lancia, a small Italian manufacturer. The company needed a smoother, more powerful engine that would fit into an existing, rather narrow engine bay. Lancia had previously solved such problems by building compact engines that arranged the cylinders in a narrow V shape, with both cylinder banks sharing a single cylinder head.

Such extreme compactness compromised performance, though Volkswagen was later successful in adopting a similar solution for its V8 engine. Something new was needed.

Lancia had been founded in 1906 by a visionary, Swedish immigrant. The company made its place by building cars known for exceptional construction and driving qualities (see profiles below the top end of the expanding auto market, Lancia because part of Fiat in 1969.) The company was a pioneer of unit-body construction and a wheel-independent suspension.

A young engineering graduate, Francesco De Virgilio, was hired at Lancia in 1939 and put to resolve tasks. He soon attracted management's attention by improving and

simplifying the suspension of a Lancia model. In 1941 he was transferred to the test department, working under Vittorio Jano, one of the outstanding designers of the 20th century.

De Virgilio spent the remainder of 1941 analyzing the vibration of alternative V-angles for a possible V6 engine. Engine balance had been given little attention in the early days of motorcars because engine speeds, and therefore shaking forces, were low, but as engines were made smaller and higher-revving, controlling vibration became more important.

Today, engineers let their computer workstations put out solutions to deal with vibration problems. Easy answers of this kind have been a blessing and a curse. They are a blessing because junior engineers no longer need to spend weeks in pencil-and-paper calculation as De Virgilio did. They are a curse because instant computer solutions do not confer the insight that De Virgilio gained.

De Virgilio's career is chronicled in a new, generously illustrated book, "Lancia and De Virgilio at the Center," by Geoffrey Goldberg (David Bull Publishing, 2014). The book has the graceful quality and range of an artist's biography, properly tracing De Virgilio's entire life as relevant to his work. He is depicted with his family, at work and at the racetrack. (Virgilio was a Formula One champion in the Lancia D50, fielded by Ferrari, in 1963.) There are reproductions of many of his sketches and drawings as well as photos of the hardware he created.

De Virgilio showed his superior that a V6 with its cylinder banks positioned at a 60-degree V angle and a crankshaft with six crankpins — the section where the connecting rod attaches — spaced at 60-degree intervals could be made smoothly smooth-running. There was official resistance to his conclusion, because, as the automotive historian Karl Ludvigsen has noted, the V6 was a "virtually unknown engine type in the 1930s."

Even so, Lancia built, evaluated and rejected as less smooth its own conventional alternative before accepting his solution. In the end, Jano, Lancia's chief engineer, chose De Virgilio's V6 to power the very influential 1950 Lancia Aurelia.

De Virgilio's solution was a crankshaft with four main bearings and six crankpins; the cylinders fired in a 1-2-3-4-5-6 order. This gave a desirable even firing interval and a low-vibration power plant. (By contrast, modern V6s are commonly built as V6s, with pairs of connecting rods bolted side-by-side on each of the three crankpins.)

Cracking the crankpins, as De Virgilio did, weakened the crankshaft because each pair of crankpins was joined to a disc between them, with almost no overlapping metal between each pair of pins.

Like most engineering decisions, this was a compromise: at the engine speeds prevalent in that era, the engines were reliable, and the result was a new kind of smooth, compact automotive power plant. The Aurelia it powered was a streamlined sporting sedan that strongly influenced subsequent European auto design.

When, in 1956, Enzo Ferrari wanted a head-start on 350's new Formula Two racing class, he engaged Jano as a consultant. With the Aurelia's competition success in mind, Jano drew a six-cylinder V6 to power the Ferrari racetrack, widening the V angle to 66 degrees to make room for those dual-thrust carburetors.

Modern production V6 auto engines have a less elegant origin — as utilitarian cost-cutters. Buick built an abundant V6 during the early 1960s (later used in Land Rover), but it was expensive. The project manager, Joseph D. Turley, made a simplifying proposal: Chop off two cylinders to make a shared-crankpin V6 and give it a new-look iron block.

This saved money by allowing V6s to be produced on modified V8 tooling, even though the result was neither ideally balanced (the engines are sometimes called "pencil-shankers") nor did it have an even firing interval. These shortcomings were masked by the use of soft engine mounts.

Buick's first Fireball V6 arrived in 1962, and a smoother engine with six separate crankpins came late in 1977.

De Virgilio's V6 work was modern in the sense that he was trying to package engine functions to fit strict requirements. Automakers in need of a short engine with more than a cylinder have millions of 90-degree V6s, saving money by sharing tooling with V8s. These compromise V6s are not as smooth as De Virgilio's original solution of 1942, but they are effective automobile power plants.



La volontà è quella di lasciare una traccia nella storia dell'azienda e nell'automobilismo italiano al pari del padre, le ragioni che spingono la società a costituire una Squadra corse.

Gianni Lancia

Genio incompreso?

DI GIANLUCA RUIU

L'Ingegnere Giovanni Lancia, noto Gianni, è deceduto il 30 Giugno 2014 lontano dai riflettori, lasciando un grande vuoto nel cuore dei lancisti. La notizia ha riempito per qualche giorno alcune pagine delle più attente riviste di settore, facendolo conoscere ad una più estesa schiera di appassionati. Al meno preparato e forse più giovane lettore che ancora non sapesse chi è, diciamo che se si è arrivati alla Delta ed ai suoi 6 titoli consecutivi nel WRC, il merito è suo. L'impronta vincente della berlinetta classico/sportiva, generalmente accostata ad una Lancia, è nata durante gli anni della sua gestione.

Appena laureato, trova naturale sbocco in Azienda e nel 1947 entra come condirettore accanto ad Arturo Lancia cugino di Vincenzo. In seguito alla prematura scomparsa di Arturo, nel 1948 Gianni lo sostituisce per la carica di Direttore Generale, coronando il sogno di maestranze ed impiegati ansiosi di vedere al timone il figlio del fondatore, tanto più che la somiglianza fisica col padre era impressionante.

Grazie alla laurea in ingegneria meccanica conseguita all'Università di Pisa, gli viene riconosciuto un taglio professionale ed un bagaglio tecnico superiore al genitore, il quale ha pagato il pegno di essere nato e vissuto in un periodo di empirismo tecnico come naturale approccio alla nascente industria dell'auto.





Ciò non toglie e non toglierà nulla al genio di Vincenzo Lancia che anzi, riproporzionato davanti al suo diploma di ragioniere, lo fa ergere ancor di più a figura gigantesca. Talmente gigantesca che Gianni, suo unico figlio maschio, nasce e cresce con il peso di tanta eredità ed aspettativa, e tenta il colpo da maestro: l'avventura nel pericoloso ed oneroso mondo delle corse per vedere le sue auto vincere, così da ottenerne un ritorno di immagine. Neppure il padre ha osato tanto, nonostante l'alone di eccelso pilota internazionale dei primi del secolo grazie alle vittorie su Fiat. E neppure la mamma Adele, al vertice aziendale dopo la morte del marito, aveva mai interrotto quella prudente e saggia linea di condotta.

Ma noi non vogliamo essere severi nel giudizio su Gianni Lancia come, al contrario, lo son stati sia i successivi proprietari quanto la gran parte della stampa dell'epoca, fino a farlo cadere nell'oblio. A maggior ragione quando, mancando testimonianze dirette, non sono ancora chiari i retroscena, le motivazioni e le spinte familiari, che lo hanno portato, nel 1956, a cedere il suo pacchetto azionario a Carlo Pesenti. Tanto più che gli eventi collaterali non hanno aiutato a dissipare la nebbia. Uno fra tutti il regalo ad Enzo Ferrari dell'intero materiale sportivo della Squadra Corse, allora valutato in circa mezzo miliardo di lire, con al seguito il Direttore Tecnico Vittorio Jano.

Invero, per anni, le letture di quegli eventi hanno romanizzato sull'ipotesi che agenti della CIA presso l'Ambasciata USA a Roma, avessero comunicato che Gianni Lancia fosse iscritto al PCI torinese; notizia questa, tale da creare nei suoi confronti un certo clima di ostilità teso a rallentare o ridurre i finanziamenti dell'E.R.P. (European Recovery Program) deciso dal Congresso degli Stati Uniti per la ricostruzione post-bellica. In realtà nessuna conferma è mai arrivata dalla lettura degli elenchi cittadini del Partito, né ha trovato riscontro l'altra "ipotesi di complotto" secondo cui la Lancia fosse stata oggetto di tagli ai finanziamenti E.R.P a partire dal 1948 anche in funzione di tale presunto tesseramento. In realtà infatti, tre delle quattro istanze del programma E.R.P andarono a buon fine mentre l'ultima fu bloccata anzitempo (non solo alla Lancia ma a tutte le industrie italiane) a causa di congiunture internazionali sfavorevoli come la Guerra di Corea del 1950. Trova invece conferma l'ottima performance aziendale visto che nel 1951, con 2,6 miliardi di utile, viene raddoppiato quello dell'anno precedente. Questo nonostante le difficoltà dell'immediato dopoguerra derivanti principalmente dalla ricostruzione infrastrutturale, dall'obbligata riconversione della produzione da militare a civile (altre Aziende non furono così efficaci) ed infine dalla saturazione del mercato con i veicoli militari usati (parco ARAR), che di fatto limitò il "nuovo" circolante.

Plausibile che sulla débâcle aziendale giocarono un ruolo sia l'inesperienza in materie economiche che la giovane età di Gianni, ma anche il fatto che la madre Presidente, ex-segretaria di Vincenzo Lancia, fosse anche lei a digiuno di certe dinamiche. Lo zio Arturo, suo predecessore nella carica, era poco "imprenditore" e se a tutto ciò aggiungiamo che tutti gli spazi di manovra erano occupati dal duo Agnelli-Valletta, deduciamo che



muoversi con disinvoltura non fu affatto facile.

E' vero, l'impegno nelle corse da lui caldeggiato ebbe riflessi sulla produzione in serie. Lo sforzo economico e la distrazione dei migliori tecnici, da uffici e stabilimento fino alla Squadra Corse, fu cospicua e sfiancante. Nel '53 si sottovalutò il "problema" dei debilucci paraurti in alluminio dell'Appia 1^a serie (accettabile sulla concorrenza ma non su una Lancia) ma in quel momento storico Gianni stava guardando oltre. E' indubbio, quella delle competizioni fu un'ottima occasione per rilanciare l'azienda nel mondo, ma non sufficiente. E vide bene l'ingegnere, tanto che altri dopo di lui (Ferrari in primis) raccolsero immeritatamente i frutti. Per Gianni Lancia sarebbe stato un ottimo risultato di marketing e la famiglia ed i detrattori avrebbero avuto poco terreno fertile per recriminare. Ma gli eventi, anche sfortunati (Ascari per esempio ...), imboccarono un tunnel nero.

Ciò non toglie nulla alla lungimirante visione del nostro primo "asso" del poker, anche se si pone davanti a questo imbarazzante contesto in cui si trovava la Lancia, ovvero di inadeguata capacità produttiva e di palese difficoltà nel "saltare" dall'artigianato all'industria. Ma noi dobbiamo dirlo: non si è più vista per anni, una F1 capace di guadagnare la 1^a griglia di partenza dalle prime gare di campionato, né mai nelle 5 edizioni di una corsa, ben tre vetture della stessa marca all'arrivo (Carrera Panamericana del 1953). In quel prolifico e fantastico biennio sportivo, Gianni Lancia si guardava da pari grado con Enzo Ferrari e Neubauer della Mercedes, senza alcun timore reverenziale. Anzi.

Detto ciò, eccoci a quella che a parer nostro rappresenta il suo testamento tecnico: l'Aurelia. La scintilla del furore di Gianni per le corse. Quella che, messa al banco prova alla fine della Mille Miglia del 1951 dove arrivò 2^a assoluta, fece registrare valori di potenza addirittura superiori alla partenza. La Mille Miglia fu per lei poco più che un ottimo rodaggio! E l'Aurelia è fantastica in tutte le sue declinazioni, ma per il nostro "ragionamento" la preferenza cade sulla B20 GT 2500 perché funge da modello apripista della nicchia "Gran Turismo" così come deve essere ancora oggi correttamente intesa: una vettura non eccessivamente costosa, utilizzabile tutti i giorni, sufficientemente capiente, estremamente veloce e sicura, tanto da arrivare con modifiche minime a vincere gare di durata di respiro internazionale (una per tutte il Rally di Montecarlo del 1954). E lo diciamo perché sia chiaro: tali non lo erano né la Ferrari, né la Maserati. Lo sarebbero diventate almeno dieci anni dopo.

Oggi, viste le attuali quotazioni di mercato, possiamo affermare che l'operato di Gianni Lancia non fu affatto improduttivo e di fugace ricordo. L'Aurelia in versione Spider B24 non solo batte cifre altissime nei negozi di compravendita, ma è universalmente riconosciuta come una delle auto più belle di tutti i tempi.



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

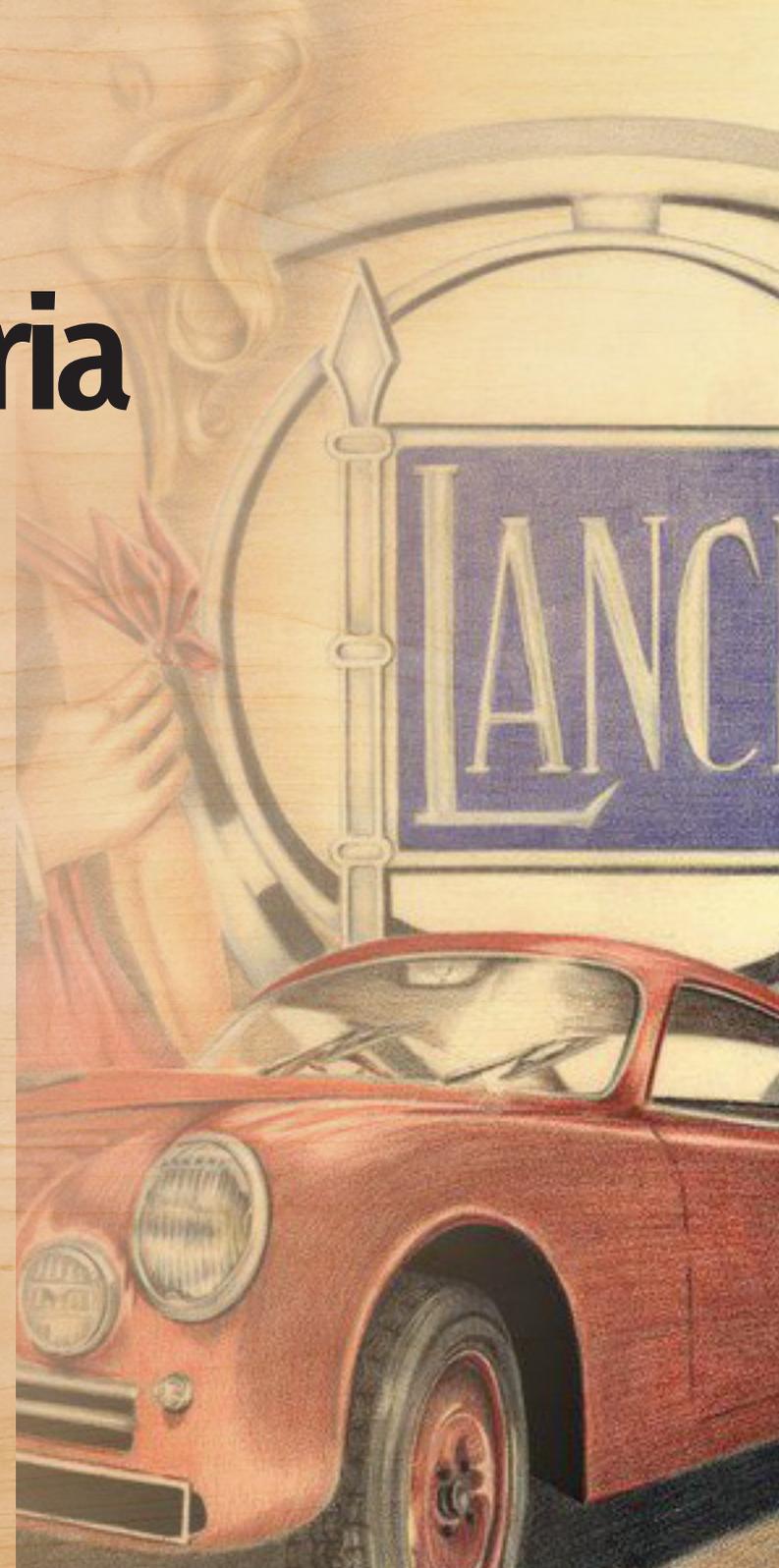
Una storia rivoluzionaria

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.

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.

Delta. Regina per sempre



Voglio ricordare che la Delta di maggior successo è stata la prima serie: un grande successo commerciale e un grande successo sportivo (ha vinto 6 campionati del mondo). La seconda serie è stata invece un disastro e non ha vinto niente. Vuol dire che le corse sono una verifica della validità del prodotto. Fare le corse aiuta a migliorare globalmente il prodotto. Ecco la ragione del grande successo della Delta prima serie: non aveva rivali nelle corse.

Una volta ho chiesto a Munari quali fossero gli avversari più pericolosi della Lancia; la risposta fu: "nessuno!". La Lancia correva contro se stessa nonostante la forte concorrenza internazionale.

Questo significa che si era formata nel gruppo della Lancia Corse una mentalità vincente che è andata completamente perduta.

Mike Robison

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.

Le 4 vite di Lancia

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.

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,

IL PERIODO “PROF. ANTONIO FESSIA”: DAL 1955 AL 1968

Come abbiamo visto, Vittorio Jano lascia la Lancia nel 1955, accorpando alla Ferrari le macchine di Formula. Nella Casa to-



rinense 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

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 Calbiani, 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.

"Sì, 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."

Sandro Colombo



A close-up portrait of Sergio Marchionne, the CEO of Fiat, wearing glasses and a dark jacket over a checkered shirt. The background is dark and out of focus.

«Abbiamo constatato che il marchio Lancia non ha capacità attrattiva al di fuori dall'Italia. La Lancia non ha storia né in Europa né negli Usa. Noi crediamo che Alfa Romeo superi di molto la Lancia». (Giugno 2014)

«In dieci anni abbiamo provato in tutti i modi, ma non c'è speranza: Lancia avrà una contrazione di produzione e resterà sul mercato italiano... senza investire miliardi non riusciamo a dare a questo marchio credibilità che gli restituisca sopravvivenza».

Sergio Marchionne 2/6/2014

De Profundis?

Il modo di pensare
e di fare di Lancia è
stato: "perché fare
facile quando si può
fare difficile".
Questa era la
Lancia.



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.



Lancia Astura

Flaminia. Ammiraglia per vocazione





Lambda. Il capolavoro di Vincenzo Lancia

Il vertice di innovazione toccato con la **Lambda**, prodotta sino al 1931, non viene più raggiunto nei modelli successivi, anche se numerose sono le soluzioni originali che rispondono prioritariamente all'obiettivo della sicurezza: la scocca portante o il pianale con i longheroni scatolati quando il telaio è separato dalla carrozzeria, i freni idraulici, tra i primi nella produzione europea. Pari attenzione viene dedicata ad un soddisfacente rendimento del motore e alle esigenze di comodità del guidatore e dei passeggeri, con la cura per le sospensioni, l'uso dei cuscinetti Silentbloc, il montaggio elastico del motore nell'Astura e nell'Artena. Come nel periodo precedente il primo conflitto mondiale, lo stretto rapporto con i carrozzieri, che apprezzano particolarmente la vettura d'élite e che utilizzano chassis Lancia rivestendoli con le loro realizzazioni, rappresenta un non trascurabile vantaggio per l'impresache, al salone di Milano, risulta la casa con la maggioranza assoluta delle vetture esposte. Elemento non irrilevante a spiegare il successo dell'azienda è inoltre la fama delle Lancia come auto sportive. Vincenzo Lancia non ha infatti dimenticato il suo passato di pilota e la popolarità delle Mille Miglia - l'esordio è del 1927 - lo convince dell'esigenza di dover preparare alcune vetture per la gara. Nell'edizione del 1928 viene sfiorata una clamorosa affermazione, con la Lambda seconda assoluta, dietro all'Alfa Romeo di Campari.

Gamma, la coupè vestita da Pininfarina



Siamo nel 1954 e dopo aver vinto la Carrera Panamericana con Juan Manuel Fangio verso la fine del 1953, Gianni Lancia, pazzo per le competizioni, vuole a tutti i costi vincere la Mille Miglia

Quando la Lancia batteva la Ferrari

Una sfida fra la Casa del Cavallino Rampante e quella dell'Elefantino attesissima da migliaia di tifosi. Nessun altro è in grado di inserirsi nel loro duello. Infatti, con una singolare decisione, l'Alfa Romeo non ha iscritto la 3500, dopo il successo nel G.P. Supercortemaggiore, la Mercedes è concentrata sul ritorno in Formula 1, le case inglesi (Aston Martin DB3 e DB3S, Austin Healey, HWM) non sono all'altezza, e lo stesso vale per la Maserati A6GCS sperimentale con motore da 2.500 cmc.

Lancia schiera gli spider D24 3.284 cmc. con 240 cv, automobili con una cilindrata tutto sommato "modesta", ma molto maneggevoli e affidabili. In pratica una sintesi della filosofia progettuale di Jano, anche se è doveroso non dimenticare che la motoristica è opera di Ettore Zaccone Mina, ingegnere alla Lancia sin dal 1936. Auto straordinarie, che non potevano che essere affidate a piloti straordinari: **Alberto Ascari**, Piero Taruffi, Eugenio Castellotti e Valenzano.

Una grande vittoria, dunque, che convinse **Gianni Lancia**, il primo tifoso della Casa dell'elefantino, ad intraprendere la difficile strada delle competizioni anche in Formula Uno. Lo fece con successo realizzando la D50 F1: che divenne subito la vettura da battere nel 1955. Ma il destino aveva in serbo un amaro futuro: infatti, proprio Alberto Ascari perse la vita mentre provava a Monza una Ferrari dell'amico Castellotti. Questa tragedia e il sopraggiungere di problemi finanziari determinarono la fine della Squadra Corse Lancia che si ritirò dalle competizioni e regalò tutte le sue auto alla scuderia Ferrari. Con una D50 F1 appena modificata la Ferrari, vinse il Mondiale 1956 con Juan Manuel Fangio



Fulvia coupé.



C'era una volta Chivasso

"Su queste terre, che sino a ieri hanno conosciuto il seme fecondo del grano, noi stiamo per gettare il seme di un altro frutto, come il primo indispensabile alla vita dell'uomo moderno. Con accelerato ritmo, sorgerranno qui una serie di capannoni industriali e sotto di essi troveranno posto modernissime macchine per la produzione di automobili". Con queste parole ieri mattina il presidente della Lancia, Ing. Fianza, ha aperto la cerimonia ufficiale per la posa della prima pietra del nuovo stabilimento che la società torinese costruirà a Chivasso.

Inaugurato nel 1962 e destinato inizialmente alla produzione della "Flavia" e della "Fulvia", lo stabilimento Lancia di Chivasso, collocato a Est di Torino accanto all'autostrada A4, comprendeva reparti di stampaggio, lastroferratura, verniciatura, montaggio, selleria. La superficie totale dell'area era di 1.225.000 metri quadrati di cui 229.000 coperti.

Nel 1972 venne rinnovato e ampliato il reparto di lastroferratura mentre nel 1980 fu rifatto quello di verniciatura che adottava i più moderni sistemi per la protezione delle scocche. Negli anni Ottanta i dipendenti erano 4400 e si costruivano numerosi modelli ("Delta", "Prisma", "Trevi", HPE" e "Beta Coupé") per un totale di 550 vetture al giorno. Dell'impianto faceva parte anche una pista di prova di 4,2 km con vari tipi di pavimentazioni sulle quali veniva provata la totalità delle vetture uscite dalla linea di montaggio.

Chivasso fu in attività fino all'estate del 1992, poi passò alla Maggiore che vi costruì la "Kappa Coupé" e la Fiat "Barchetta". La chiusura definitiva avvenne nei primi anni Duemila, poi l'area venne riconvertita in parte a usi commerciali. Della storica fabbrica resta ora l'alta torre, sulla quale un tempo campeggiava la scritta Lancia.



LANCIA DEDRA



Chivasso 9-7-1990

100'000

LANCIA

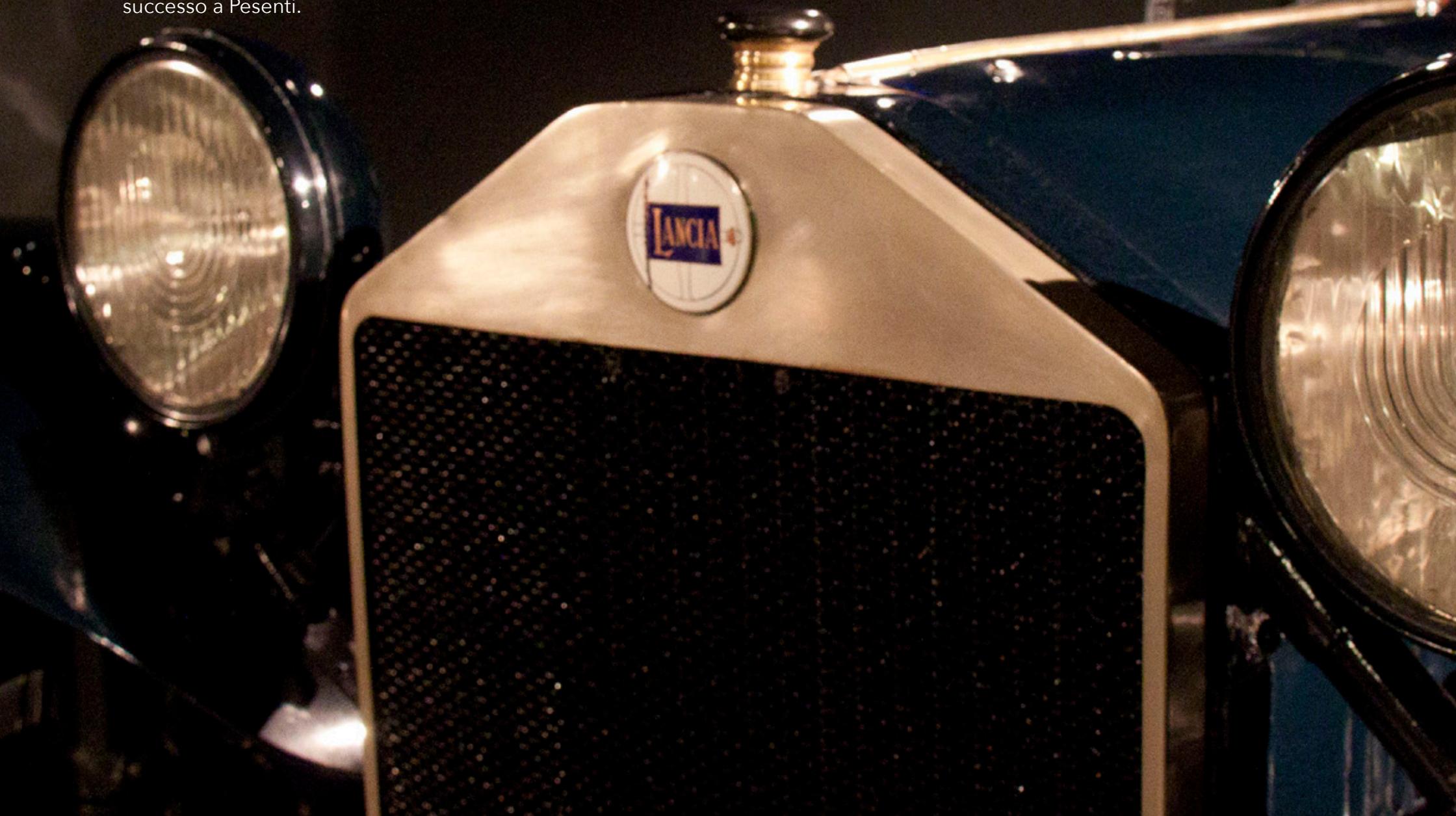


Cosa perde l'Italia con la scomparsa del marchio Lancia? Sicuramente i più giovani neanche si rendono conto di cosa l'Italia perde con il marchio Lancia, che è stato sinonimo per tanti anni di automobili di grande qualità tecnica e di bellezza stilistica, in grado di rivaleggiare con quelle prodotte dalle più celebrate aziende straniere: automobili come la mitica Aurelia b24 Spider, la Fulvia Hf, la Delta integrale o la Stratos, invincibili vetture da rally, rimarranno per sempre nella storia dell'automobilismo, ma che quella dell'azienda di Chivasso potesse terminare da un momento all'altro era un pericolo che si sapeva essere reale.



Aprilia. L'eredità di Vincenzo Lancia

Lancia è scesa nel livello estetico delle sue vetture di lusso saliva invece in quello delle vetture sportive. Insomma o faceva belle vetture di lusso o faceva le corse. Non riusciva ad eccellere in entrambi i settori contemporaneamente. Il povero Gianni Lancia ha sofferto moltissimo questa sua passione per lo sport. L'ambizione di emulare Enzo Ferrari gli è costata un sacco di soldi, così come è successo a Pesenti.



La Statos è la ragione per cui decisi di venire in Europa: quando scoprii che la macchina veniva da Torino, la città di Bertone, di Pininfarina, dell'Italdesign, decisi che ci sarei andato a vivere a tutti i costi per poter disegnare automobili belle come questa. Perché nella storia del design ci sono troppe automobili, prodotte sia da grandi industrie che da designer di fama, stilisticamente brutte. Ripercorrendo la storia dei trasporti possiamo identificare tre epoche significative: quella della carrozza fino ai primi del '900 cioè l'epoca del legno e della produzione artigianale. E' seguita poi l'epoca dell'acciaio e della meccanica, con il passaggio dall'artigianato all'industria, che sta oggi lasciando il posto all'epoca del digitale, dell'elettronica, del mondo virtuale, di internet, che sta rivoluzionando il modo di viaggiare. In tutto questo contesto, la storia della Lancia, dal punto di vista stilistico, ha visto una serie di alti e bassi a partire dal top della Lambda per scendere fino alla Beta che, come prima Fiat "lancizzata" realizzata in appena 18 mesi



Stratos, mostruosamente Lancia.

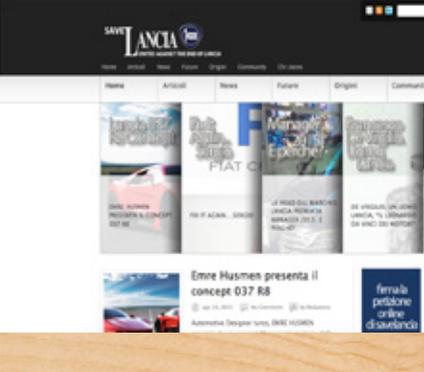
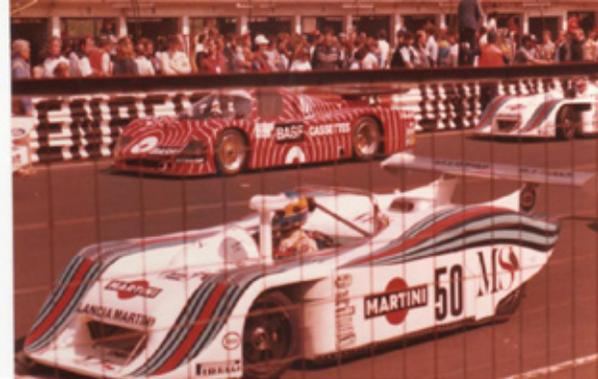


There is no passion to be found playing small - in settling for a life that is less than the one you are capable of living. **Nelson Mandela**



Lancia Metis





"Quando si arriva al futuro, il nostro compito non è di prevederlo, ma piuttosto di consentire che accada."

Concept
Andrea
Bonammore



www.facebook.com/ilovelancia



Sono Andrea Bonamore, studio Ingegneria edile-architettura alla Sapienza di Roma. Gestisco la pagina Facebook "I Love Lancia", dedicata a questo prestigioso marchio.

Come nasce la tua passione per il design?

Il concept spiega tutto. Una Delta diversa ma sempre uguale a se stessa (come la 911 ad esempio). Una Delta che faccia tesoro dello straordinario passato che ha vissuto il modello originario e che sia all'avanguardia nella tecnica. Una Delta che faccia innamorare e provare emozioni uniche.



CONCEPT PLAN Update 3

Including high-performance versions



Sub-compact

Compact

Mid-size

Full-Size

Maxi-Size

Speciality



YPSILON
(city car)



DELTA
(hatchback)



METYS
(sedan)



THEMA
(sedan)



ATHENA
(sedan)



DEYMOS
(sport)



YPSILON Cabrio



DELTA Cabrio



METYS Turismo
(station wagon)



THEMA Turismo
(station wagon)



ATHENA Coupè



MHERAS Coupè



HYPER
(shooting-brake)



THEMA Coupè



HEXYS
(fastback)



MHERAS Spider



YPSILON HF integrale
(R5 rally)



DELTA HF integrale
(WRC rally)



THEMA Cabrio



D110 Speciale
(barchetta)



SHELYAK
(C-cuv)



KEYROS
(D-suv)



LYKON
(E-suv)

TRIM LEVELS

LE	basic trim
LS	standard trim
LX	luxury trim
GT	sport trim
HF	performance trim
HF-SC	high-performance trim



Athena



Apprezzo tutti i grandi designer italiani (Michelotti, Giacosa, Pininfarina, Gandini, Manzoni, De Silva) ma come approccio al design faccio molto riferimento a Giugiaro.

E' difficile coniugare estetica e funzionalità. Lancia, credo sia riuscita in questo, facendo auto molto belle, innovative nella tecnica e nel design. La storia sportiva di Lancia è entrata nella leggenda come la maggior parte dei modelli prodotti. Pensionare un marchio così ricco di storia, di prestigio e di passione è un grande errore. Molti marchi concorrenti, soprattutto tedeschi, producono auto valide, ma prive di quella storia, di quella passione che sono Lancia ha saputo regalare nel corso degli anni. Se Marchionne vuole rendere grande il gruppo FCA, non può pretendere di sfidare Mercedes, BMW, Audi ecc. solo con Alfa Romeo; Lancia è una pedina importante.

ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Athena Coupè



Volere è potere. Se si investe in prodotti validi, fedeli alla storia del marchio e con tanta innovazione, penso di sì. Le possibilità ci sono. I piani sviluppati per Alfa posso essere condivisi (come già fatto negli anni '80) anche con Lancia. Motori e design invece devono essere dedicati, cercando di differenziare gli obiettivi. Per quanto possibile punterei anche sul reparto sportivo, da sempre elemento trainante nelle vendite.

ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

D110 Speciale



qual'è la Lancia più bella di sempre?

Non è una domanda facile, soprattutto se fatta ad un Lancista. Credo però che oggettivamente l'Aurelia B24 si "La Lancia" di tutti i tempi.

ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Deymos HF



Carlos Grilo COMPLIMENTI LANCIA !!!

Mi piace · Rispondi · 16 ottobre alle ore 0:48



Roccopaolo La Palombara Sarebbe ora ,oltre a Y di tirar fuori altri modelli.Lancia modello di eleganza italiana.Ridateci delta,lybra,thesis,thema e tanti altri.

Mi piace · Rispondi · 16 ottobre alle ore 10:00



Mario Ciccocelli dovrebbero realizzare una vettura di serie così e poi presentare i modelli meno esasperati. La stessa cosa che sta funzionando bene in Alfa... Speriamo accada presto ❤️

Mi piace · Rispondi · 4 ottobre alle ore 20:23



Dahak AI Dont let Lancia die 🙄

Mi piace · Rispondi · 5 ottobre alle ore 13:15



David Recrosio Belle Bella e Bellissima

Mi piace · Rispondi · 6 ottobre alle ore 21:37



Delta *HF* integrale WRC

ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016



Ypsilon HF integrale R5

ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016



ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016
Ypsilon



ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Ypsilon Cabrio



ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Thema Turismo



Nicola Di Francesco speriamo che sia vero il ritorno della regina dei rally
Mi piace · Rispondi · 1 novembre alle ore 11:56



Andy Gallimore Produce this car and re enter rallying.add on to lancia's world championship wins and start a new chapter
Mi piace · Rispondi · 6 novembre alle ore 14:09

ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Shelyak



ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Mheras



ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Mheras



ilovelancia • Concept by Andrea Bonamore © 2016

Hyper



Angelo de Mattels Cavolo bella uno stile assolutamente che non rispecchia a nessuna altra auto se la fanno farebe il bum altro che tedesche.

Mi piace · Rispondi · 27 ottobre alle ore 22:37



Mario Sellitri Molto bella

Mi piace · Rispondi · 30 ottobre alle ore 23:02



Stassen Luc Whaww magnifique... 👍

Visualizza traduzione

Mi piace · Rispondi · 31 ottobre alle ore 6:47

Whatever happened to Lancia

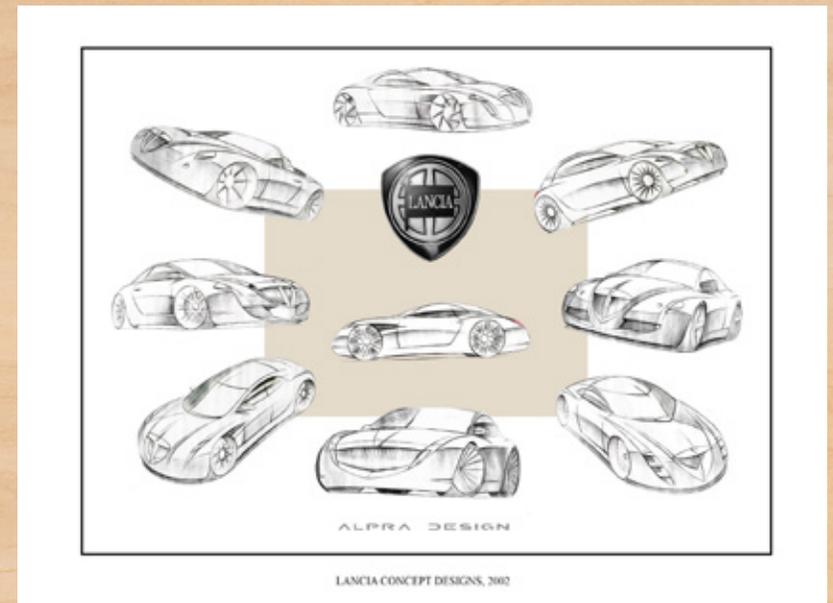
By ALEKSANDER PRAPER

Good cars, wrong people, bad sales

Looking through my critical eyes of a journalist, designer and a photographer I am sure that Italians make good cars. Maybe not all but most of them are very good, some even exceptional. Lancia is definitely a brand which changed automotive history with technical solutions, design and racing. So what did they do wrong?

Sometimes there were stories

Many car brands were born from enthusiasm of one or few persons. One of them was Vincenzo Lancia. These pioneers were trying to put their dreams on the road. History of these brands is like a story, it's not as boring as if a car company was founded by bunch of people interested only in earnings. Even though more than ever profits are important today, one thing that sells well is stories. Lancia has a beautiful story of a successful racing driver creating a company, story of innovations, design, elegance and racing. Problem is when brand is managed and cars sold by people who don't love cars and they don't understand why people buy them.



Aleksander Praper. Photographer, designer and journalist.

Let me introduce myself - I'm a 41 years old designer (www.alpra.com), photographer (www.fotovizije.com) and automotive journalist (www.avtovizije.com) and even though I have driven (tested) over 800 cars in past 19 years in my private life I remain faithful to Lancia cars since I bought my first car. I had Prisma, Delta, Dedra and now - for 16 years - Kappa 3.0 V6 LX (I enclose some photos). I decided to keep this car even though I don't need it since I drive test cars most of the time. If finances will allow I'll probably buy more Lancias (Thesis and Kappa coupe).

Tradition, passion, feelings!

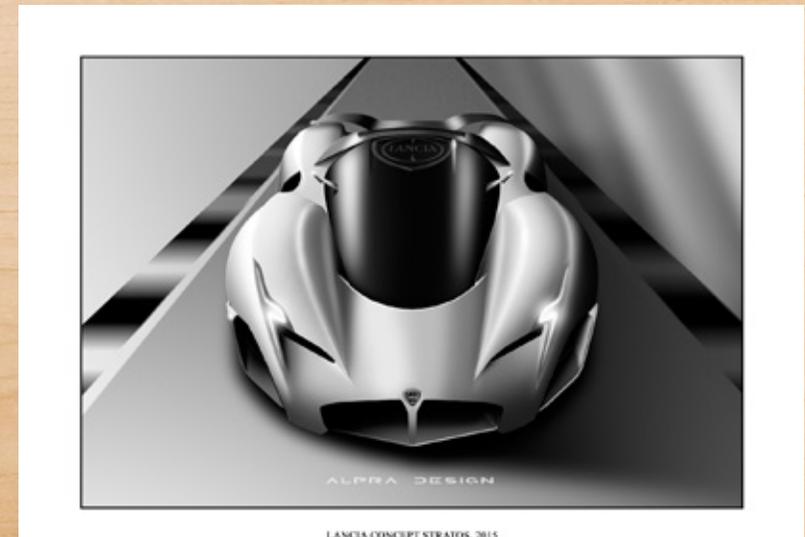
Let's be sincere. Italian cars are not the best if you are perfectionist trying to have every millimetre fitted perfectly. Why? I don't know! They should have learned by now! But fortunately that's just not what a faithful buyer of Italian cars pays most attention to. What he loves is simple - it's Italy in a car! It is tradition, beauty, joy, passion and sound. Let's not forget about innovations, technical solutions, speed and records. But all of that is important because of passion, because of feelings, not because of numbers - like Germans understand this.

Wrong way of doing it

Nowadays all cars are good - that is a base. But how do you decide which good car would you buy? Everybody tries to sell things today with a story that would influence your feelings. Feelings mean that you don't know exactly why but something awakes chemistry in you. Italian cars have both in genes - good story and attributes that awake feelings- Selling them as you would sell German cars is wrong! We don't expect data, we expect tradition, innovation, looks, passion. Lancia has all these attributes! They were just not understood and presented in the right way. Thesis was a good chance for Lancia rebirth, if they would sell it as it should have been done. But while designers and engineers made an excellent job, marketing didn't.

Chrysler = Lancia? Bad idea!

Mr. Marchionne is a clear example of that. He may be a good economist and he made some good decision to return Fiat to profitability, but it seems he doesn't understand a lot about cars. He couldn't be more wrong when he was talking about "best of two worlds" while dressed in his standard sweater, as usually. Can a person who lived for 50 years in Canada and has really average style (even though he's half Italian) comprehend what are the point of Italy and Italian cars? America and Europe are different. Thanks God for that! It would be a setback for Europe to adjust to American cars. European buyers are far more demanding and European cars are much better to drive, have better quality and much better design. The latter is a key feature of Italian cars. To sell awkward looking, average quality Chrysler cars with Lancia badge is something like trying to convince



somebody that H&M casual outfit is equal to Armani suit. No go! And sadly it turned out that way. If only Mr. Marchionne would admit that mistake. No! He interpreted bad sales of those cars as though nobody wants to buy Lancia, even if it is sold for good price. Very wrong! As almost everything after Thesis. Is it so impossible?

Yes, it's not easy to get billions to return brands to profitability; it would be easier to take good care of them at first place. I have a feeling that Lancia was neglected by those who should care for it most - lead, importers and dealers. Nowadays you can't just sell cars. Customers expect more. They expect good care, attitude and services. That's what Germans do very well! Because of that our beloved brand may not live to be 115 years old. But would it be impossible to do it the other way? As I wrote above Lancia has a very rich history full of achievements, innovations, wins and style. Therefore it has a strong foundation to build on. Toyota made Lexus, Nissan made Infiniti and most of all Citroen made DS! DS is the best example of stylish, innovative, special cars on common platform. They also won WRC with DS3. The whole brand was made on a base of story of only one important historical car - Citroen DS 19! How many milestone cars did Lancia make? Many! But the management lacks ideas how to turn that genes into sales.

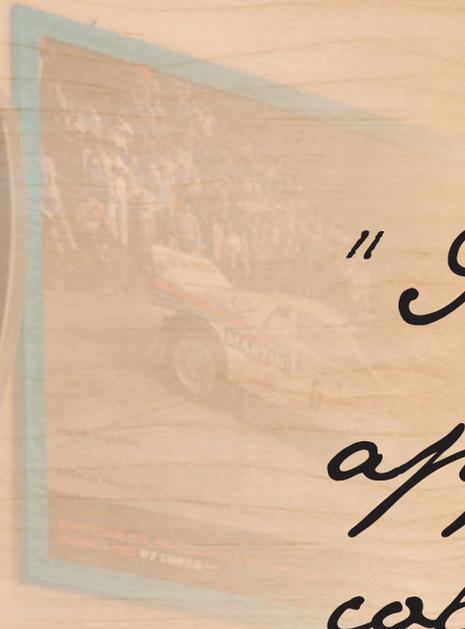
Better reborn than American copy!

I hope with all my heart that somebody influential at FCA will realize what a mistake it would be to bury Lancia forever. Of all the bad possibilities it seems better to discontinue production for a few years, concentrate to get Alfa back to top and meanwhile plan clever products for Lancia. It is more logical than offering American cars with Lancia badges, which only caused loss of respect and reputation. At the end, let me emphasize one thing again - however good products they might develop and make, Italians have to do a lot better on sales and services!

Viva Lancia! I pray we'll celebrate not only 112th but 150th birthday someday!







*"Il futuro
appartiene a
coloro che si
preparano per
essa oggi."*



SI A LANCIA.



SALVIAMO UNA STORIA ITALIANA

WWW.FACEBOOK.COM/SIALANCIA

SaveLancia per l'emergenza terremoto in Umbria.



Vogliamo approfittare di questo racconto di 110 anni della storia di Lancia per sottoporre alla vostra attenzione un dramma che sicuramente avrete seguito in tv ma che continua a segnare la vita di tanti cittadini ormai privati delle loro case e del loro mondo. Noi di SaveLancia vorremmo poter contribuire ad un progetto per aiutare quelle popolazioni che ormai da settimane vivono in condizioni tragiche. Avevamo visitato queste zone prima del terremoto, a due passi di Norcia e Castelluccio: quello che è successo dopo ci ha lasciati con gli occhi lucidi.

La Comunità di **Ancarano di Norcia** che si trova nella Valle Castoriana in Umbria, è incastonata nel Parco Nazionale dei Monti Sibillini e si compone di 4 nuclei abitati per un totale di circa mille Persone, sul versante sud c'è Preci con le sue frazioni di Abeto e Todiano, sul versante Nord ci sono i borghi di Campi e Ancarano entrambi frazioni di Norcia.

L'epicentro del sisma più forte, quello di 6.5 di magnitudo, ha avuto come epicentro la frazione di Ancarano che seppure completamente ricostruita negli anni - con criteri antisismici - non ha resistito alla forza d'urto di un terremoto devastante che ha di fatto compromesso l'80% del patrimonio abitativo, gettando in un comprensibile sconforto l'intera popolazione.

La comunità di Ancarano è costituita di circa 80 persone che vivono nell'appennino a 700 m. s.l.m. e si trovano da Domenica 30 Ottobre sfollati nella tenda collettiva della Pro-Loce, esponendo bambini e anziani a condizioni climatiche proibitive. Questo borgo a differenza degli altri della valle non ha una struttura polivalente nella quale trovare ristoro e calore in questi frangenti calamitosi. A tale riguardo e allo scopo di favorire oc-

SaveLancia per l'emergenza terremoto in Umbria.

casioni di incontro tra i cittadini e la popolazione, nonché per promuovere e organizzare festeggiamenti, convegni, spettacoli, mostre e competizioni a livello locale, la comunità reputa sia giunto il momento di dotarsi di tale struttura.

Con questo obiettivo è stata avviata una raccolta fondi dalla Pro Loco di Ancarani per sostenere questa iniziativa e consentire alle locali popolazioni di continuare ad essere i custodi e i guardiani del territorio, delle tradizioni, della cultura, della pastorizia e dell'enogastronomia locale.

Contrariamente a quanto accaduto in altre realtà territoriali, dove la desertificazione umana e sociale ha provato di prospettive intere zone del nostro paese, nelle terre umbre oggi martoriate dal sisma si era verificato un fenomeno fortunatamente di segno inverso: in questo ultimo decennio molti giovani sono tornati nei luoghi dei padri mossi dal desiderio di innovare ma allo stesso tempo rispettosi di tradizioni che hanno reso quei borghi conosciuti e invidiati in tutto il Mondo. Tutto questo racconto oggi è evidentemente stato spezzato da qualcosa di più grande e imprevisto.

Sappiamo benissimo, però, che il più sano ottimismo non può essere lasciato sfiorire dall'isolamento e dalle concrete difficoltà quotidiane di popolazioni che giorno dopo giorno assistono ad una lenta e progressiva messa a fuoco di un disagio destabilizzante.

info www.facebook.com/ancaranoproloco

Se volete contribuire alla realizzazione di una struttura di emergenza vi riportiamo le coordinate IBAN del conto corrente aperto in Agosto per emergenza sisma, un piccolo contributo da parte di tutti voi può contribuire a realizzare il nostro progetto:

L'IBAN e il seguente : IT32K0570438580000000151100 presso Banca Popolare di Spoleto Ag. Di Norcia intestato a : "Pro Loco Ancarani un aiuto Per Ancarani - emergenza sisma 2016."

prima



dopo



foto di un recente raduno a Norcia (PG)



Inspired by greatness

BBC TopGear UK once created an online poll asking all their viewers who they think is the automotive company which created the highest number of good cars.

Lancia had 9 votes on that poll. That is the present state of a company that has pioneered an immense number of technologies that has led to the development of the industry that we know today. The innovations are not just technological as they even created some of the most beautiful wall poster cars ever.

–Considering the state of recognition this Italian company receives from people all over the world, Lancia is the one automotive brand that deserves appreciation, recognition and most of all, a rebirth.

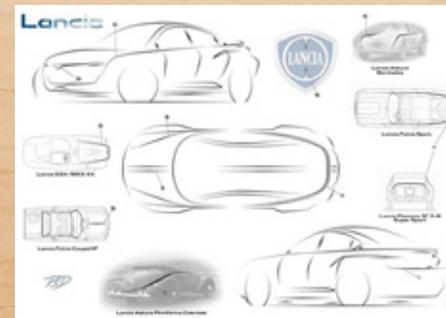
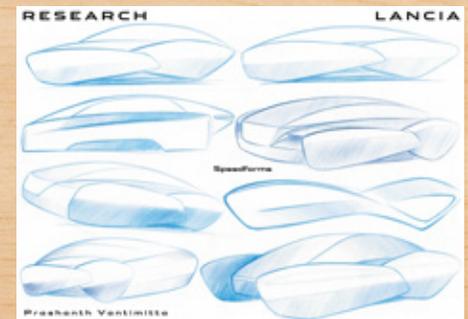
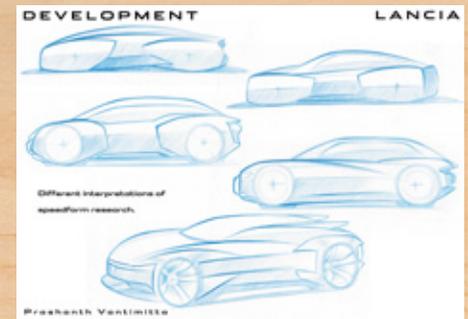
A little bit about myself: I am **Prashanth Vantimitta**, a 24 year old Transportation Design student studying in Turin, Italy. Ever since my eyes fell on a Lamborghini Gallardo (2006), cars have been an integral part of my life in every step. Being an Indian, I was also led to believe that whatever your dream is, pursue it after your Engineering. I chose Automotive Engineering as my Bachelors to understand what really drives these pieces of art I admire. At the end of it, with encouragement from my girlfriend, I chose to pursue a career in Automotive Design. Thanks to the never ending selfless support of my dear family (honourable mention: my sister), this led me to the Mecca of design, Italy. One year each in Milan and Turin with another year in Turin to look forward to, I am glad to have chosen Italy as this place gives you a lot of exposure to the cars you have always dreamt of.

Coming back to the project, it involves the design of a 4 door sedan for Lancia for 2018. This segment was chosen as this would also give me the opportunity to design a possible proposal for a police vehicle and a presidential vehicle based on the sedan. The focus was to stick to Lancia's design language before the 90s.

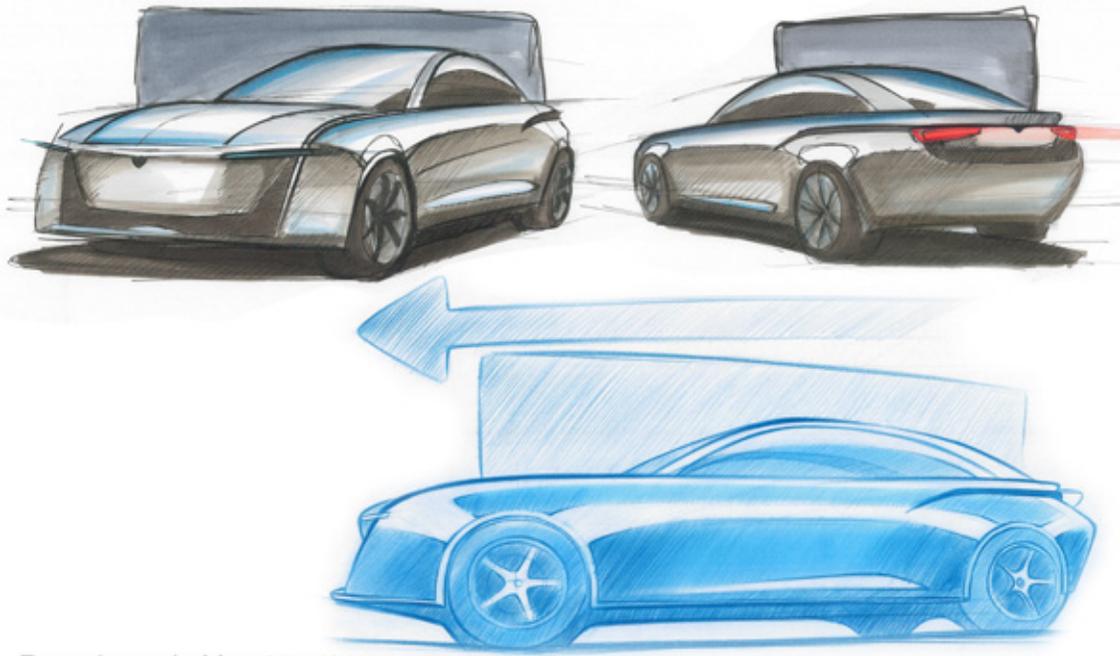
Facebook Page: PetroSexual Design.
facebook.com/PetroSDesigns.pv

Instagram: petrosexualdesign
instagram.com/petrosexualdesign/

Behance:
behance.net/prashanth_muira

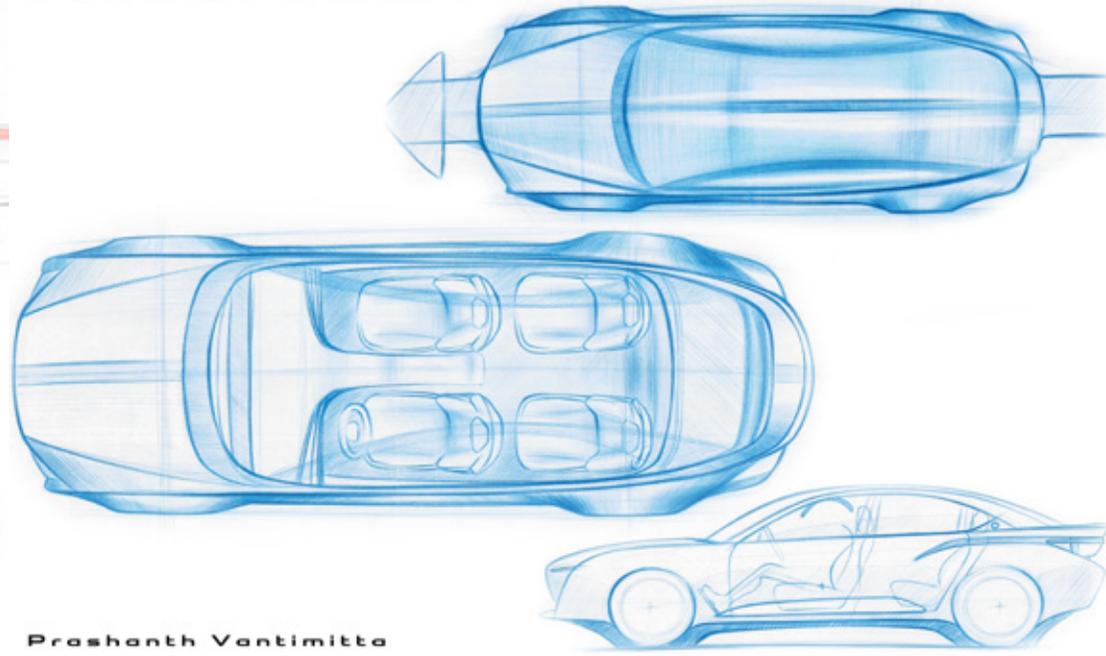


REFINEMENT



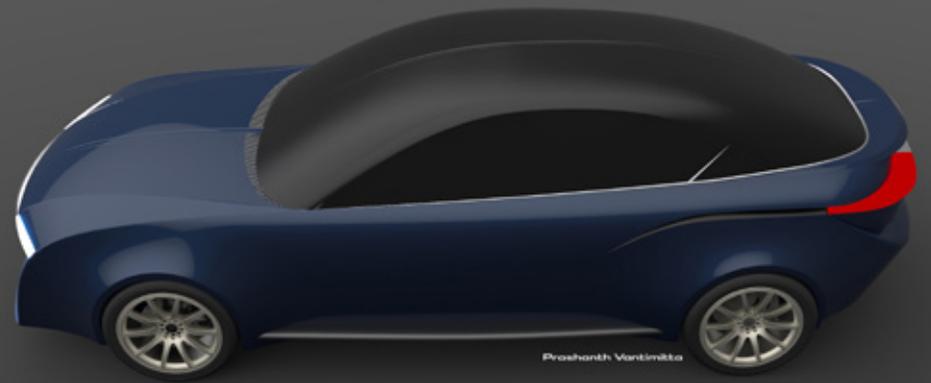
LANCIA INTERIOR INTEGRATION

LANCIA



Prashanth Vantimitta

LANCIA



Prashanth Vantimitta



PetroSexual Design Yeah, there are a few American design pointers in there!

Mi piace · Rispondi · 12 ottobre alle ore 3:26



David Vohs The front kinda reminds me of the Cadillac Sixteen for some odd reason.

Mi piace · Rispondi · 1 · 12 ottobre alle ore 1:25

LANCIA



LANCIA



LANCIA



Francesco Santangelo Very good
Mi piace · Rispondi · 1 · 31 ottobre alle ore 18:54



Rakesh Elkhart Awesome bro! Keep going!!
Mi piace · Rispondi · 1 · 16 ottobre alle ore 5:07



PetroSexual Design Thanks, man! 😊
Mi piace · Rispondi · 16 ottobre alle ore 8:51

*"I would buy an old Italian car
Lancia to honor his memory"*

Hello Ladies and gentlemen,

First off: Thank you very much for this stunning initiative in order to keep this great car brand alive. I try to be as short as I can in telling you why I want to support your movement on a 110 years of Lancia.

My interest for Italian cars was "inherited" as my father was working as an automobile engineer at Fiat Automobil AG in Heilbronn/Germany. For over 30 years, he was with Fiat and later in the 1980s he was "transferred" to Lancia as the company wanted to increase the merit of the luxury "daughter" called Lancia.

My dad was educated in the German Democratic Republic (GDR / DDR) but in 1955 he married my mother and in 1957 they decided to flee to Western Germany together. My father had secretly applied for a job at Fiat Automobil AG in Heilbronn, which was then the German Headquarter of Fiat and Lancia.

I remember my family owning about 90 cars in over 30 years as my father would sell them again after 6 months. Some of my childhood memories of Lancia cars are testing vehicles like a white Lancia Delta HF Turbo, a red Y10 Turbo and a mighty Lancia Trevi Volumex with around 135 hp and the famous dashboard for the driver's side only.



One day, I visited my dad at work in the central Workshop and I got the opportunity to sit in my holy grail: A red Lancia 037 Stradale was in for service and never will forget sitting in that car.

When my late father died in April 2011, four weeks after our wedding, eight weeks before our first son was born and 4 months before his 80th birthday, I decided I would buy an old Italian car (of course it had to be Fiat or Lancia) once upon a time in order to honor his memory.

The search for a bread and butter car (like one we owned in the 70s) took me 2 years and in July 2013 I bought a signal green 1976 Fiat 132 GLS.

This car was serviced around the corner of our home east of Munich and the autoshop is owned by a Lancia Specialist. One day I came by to pay some bills and I couldn't believe it. There was a 1982 Lancia Gamma Berlina 2500i.e. in mint condition in for service. My mechanic told me it was technically sound and owned by a car collector from Vienna, who might be interested in selling it.

Four weeks later he called and I bought the car in October 2015. It is not yet on the road, that is why I took only some pictures with my smartphone, please let me know if you need more pictures, if you consider putting my car in the webbook.

I wish you and the cause tremendous success. What I especially like about the Gamma Berlina is the design, the roofline and the weird specifications like the three back windows in order to see better while parking the car.

That's it for now, please let me know if you need any further information or fotos of the car.

Best of luck, kind regards and Ciao,
Jochen Krauß

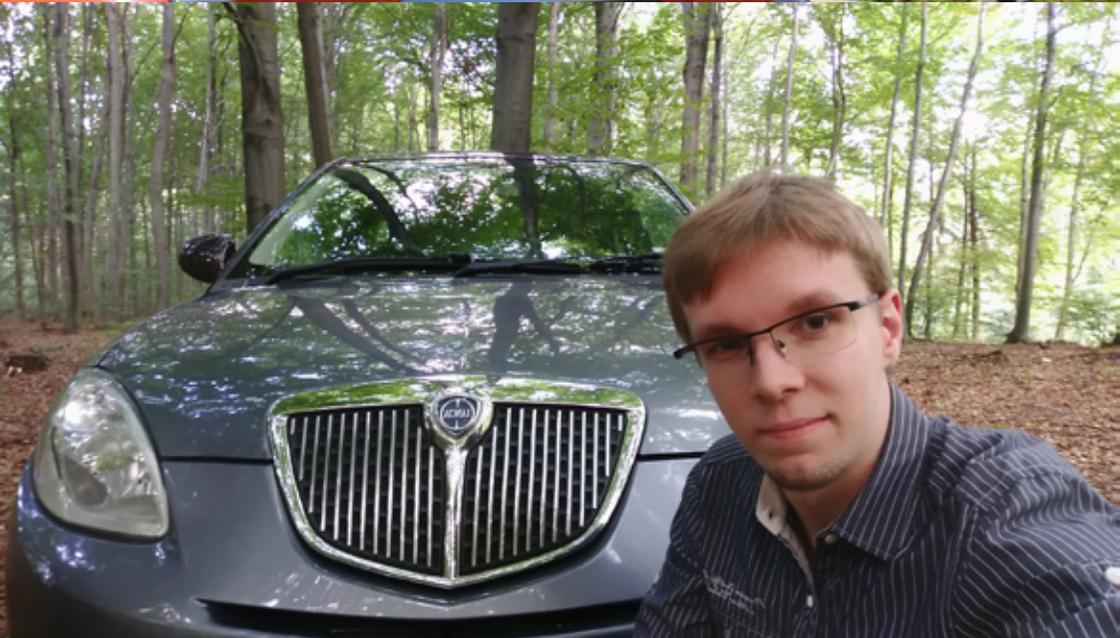




Patience and time do more than strength or passion. **Jean de La Fontaine**



There is no passion to be found playing small - in settling for a life that is less than the one you are capable of living. **Nelson Mandela**



"Morirei per un tuo solo sguardo, un tuo sospiro che profumi d'amore ed una carezza che riscalda il mio cuore. Non assomigli più a nessuna da quando ti amo." **Pablo Neruda**



"Non c'è passione nel vivere in piccolo, nel progettare una vita che è inferiore alla vita che potresti vivere." **Nelson Mandela**

Chi sono i Lancisti? Breve Vademecum

DI FRANCESCA PASETTI

Ci sono i Lancisti che hanno la Delta, che idolatrano solo il loro modello, hanno i loro adesivi, magliette e gadget che esaltano le vittorie mondiali, ma solo quelle della Delta.

2- Poi ci sono i Fulvisti, che si scannano uno con l'altro fra quelli che hanno la loro vettura nata sotto la "vera" Lancia e quelli che invece ce l'hanno "fatta dalla Fiat".

3- Ma non basta... ci sono i Lancisti che hanno la "vera vera" Lancia della famiglia Lancia e quelli che "eh! ma era già Pesenti".

...e poi ci sono tutti i Lancisti misti che coprono più fasce. Sono davvero pochi i Lancisti nel senso stretto del termine.

Però... quando è arrivato un manager che per far quadrare i conti ha sacrificato la Lancia, allora tutte le categorie di Lancisti si uniscono e fanno un gran parlare, perché la Lancia è sempre la Lancia...

Noi Lancisti siamo romantici! Ci accontenteremmo anche solo della Ypsilon... ehm... ma forse no! Perché quando qualcuno propone qualcosa per Lancia allora si sente affermare: la nuova Delta è brutta, la Chrysler non va bene, la new Fulvia aveva il pianale della Barchetta...

Insomma... non siamo mai contenti. Lo eravamo quando Lancia vinceva e non aveva rivali.

Ecco... a conti fatti non siamo affatto romantici, siamo solo dei gran nostalgici e vorremmo tornare ad avere un marchio di tutto rispetto e certamente non rappresentato da cuccioli di elefante che fanno shopping.

What went wrong?

"Lancia is not for everyone but for someone". I think this tag line captures the identity of the brand in the best way possible. Lancia is a brand for someone who appreciates the finer things in life and who sees their vehicle as an extension of themselves without being too shouty.

My personal experience with the brand started at a young age being confronted with Lancia's such as the Flaminia, Kappa, Thesis and Ypsilon—all owned by a family friend. When I washed these cars, every detail, every line and even the smell that came of the interior were special and different than any other car I had ever confronted. Over the years, my love for Lancia grew. I read everything I could get my hands on about the history of the brand and visited "sacred" Lancia-related locations such as the Lancia villa in Fobello and the old factory in the centre of Turin. Whilst doing research on the Internet looking for my first car, I saw a photo on the Internet of a fastback shaped Lancia which reminded me of the gorgeous Citroen CX, but with styling elements you can only find in Italian cars. What was this car? It was the Lancia Gamma Berlina. A car that hadn't been all that successful due to reliability issues, but I didn't care about that, I was in love.

And so my search began for a Gamma Berlina. I searched the Internet for weeks until I found one in The Netherlands for a reasonable price and, from the photos, seemed to be in reasonable condition. I made an appointment and then met with the seller. He told me that the car hadn't been on the road for 20 years (it was 2008 at the time). But the moment I saw the car for the first



time, I instantly fell in love—so in love that I didn't care about all the things that were wrong with it. Surprisingly my dad (who knows a thing or two about mechanics) gave the thumbs up to buy it and a week later I was the proud owner of a Lancia Gamma Berlina 2500i.e. Not bad for a 19 year old.

Since I was a student without any money and with many other priorities, I could do only so little with it, so it sat in a garage for eight years were I could look at it and sit behind the steering wheel dreaming about how it would be to roam through an Italian landscape.

Once I started making money, I brought it to a specialist who could bring it back to life and replace all the old and dried out parts and bits. March 10, 2016 was the first day after eight years of ownership that I was able to drive my car for the very first time. Words can't describe the feeling of turning the ignition key and starting your pride and joy for the very first time. But there is more. As a surprise birthday present for my dad, I arranged a trip to see the Mille Miglia up close with the Italy Here We Come group, a group of guys who are as crazy about Italian cars as I am. I was determined that I would drive my car to Italy with the group. A lot of prep work still had to be done to be sure it would perform as I wanted.

It was ready in the nick of time and my father and I were able to drive to Italy and back with just a few minor problems along the way..

Lancia. What went wrong? Are we living in a time where it could be a profitable brand with an injection of FCA money and how can it reinvent itself in a market were every car maker already filled up a segment? Time will tell and in the meantime us Lancisti can only dream and stay positive.

Saluti,

Paul Vaarkamp

The Netherlands





“Ancora non si è capito che soltanto nel divertimento, nella passione e nel ridere si ottiene una vera crescita culturale.” **Dario Fo**



"La mia debolezza... Qual è la mia debolezza? Dovrei pensarci. Probabilmente avrei lo stesso problema nel rispondere se mi chiedeste qual è la mia forza. E forse sono la stessa cosa." **Al Pacino**



“Finché si avranno passioni non si cesserà di scoprire il mondo.” **Cesare Pavese**

I love Italian cars, especially Alfa and Lancia. I have lots of friends of same attitude. Loosing Lancia means loosing important part in car history. Its more than sad, its a catastrophe...

Endas Deinoravicius, Vilnius, Lituania



[Eliminare](#)

Ich liebe meinen Lancia Dedra SW bereits seid 18 Jahren (bald wird er 20) und werde ihn so lange behalten bis nichts mehr geht! Die hässlichen allerwelts Autos sind nichts für mich!

Anne Wellhausen, Germania



[Eliminare](#)

I'm signing because as a long time Lancia owner and enthusiast I am appalled at what has become of such an innovative and unique marque.

John Fisher, Australia



[Eliminare](#)

They had so many rally successes and there are so many Lancia lovers that they have to keep it alive.

Michiel Wegener, Paesi Bassi



[Eliminare](#)

speravo di comprare una Lancia, come traguardo per la pensione. La pensione non so se la vedo, lasciatemi vedere le Lancia!

Diego Latella, Italia



[Eliminare](#)

speravo di comprare una Lancia, come traguardo per la pensione. La pensione non so se la vedo, lasciatemi vedere le Lancia!

Diego Latella, Italia



[Eliminare](#)

Perchè questo Marchio rappresenta buona parte della storia Italiana ed è patrimonio dell'automobilismo in generale. Firmo poiché scontento della fine che l'attuale gestione Gli sta causando, Lancia non è quello che la gente vede adesso; dopo più di un secolo di fantastica storia, genio, gloria, stile ed innovazione, non può collassare in un listino per "femminucce", cloni americani e minute vetture assemblate oltre confine.

Lancia non può avere un solo modello in listino che manco gli appartiene, ne per stile ne per tecnica ne per "esclusività progettuale".

RIVOGLIO LA LANCIA CHE AD "ALTA FEDELTA'" con un elefantino tutt'altro che rosa!

Dimostrando il rispetto delle omologazioni in tutt'altro modo che con un badge: "Eco Chic".

Francesco Junior Moccia, Italia



[Eliminare](#)

Possessore Lancia ed estimatore del marchio Italiano.

Sebastiano Urciuoli, Italia



[Eliminare](#)

Voglio che LANCIA, il mio marchio preferito venga salvato e che la sua memoria non venga dispersa e offuscata come purtroppo è accaduto ad altre gloriose case automobilistiche italiane cadute ormai nell'oblio.

Damiano Lorenzon, Italia



[Eliminare](#)

LANCIA WALL





"La Bellezza è una forma del Genio, anzi, è più alta del Genio perché non necessita di spiegazioni. Essa è uno dei grandi fatti del mondo, come la luce solare, la primavera, il riflesso nell'acqua scura di quella conchiglia d'argento che chiamiamo luna." **Oscar Wilde**

Audetto

Una vita HF

INTERVISTA DI ANNA **CANATA**

Tutto nasce nella cremeria Daniel's, a Bordighera, negli anni 60. Daniele Audetto ha 24 anni. Per guadagnare qualcosa e pagarsi gli studi per qualche tempo aveva aiutato suo padre nella piccola attività di distribuzione del caffè nella provincia di Imperia, ma vuole rendersi indipendente. Vende una collezione di francobolli che gli avevano lasciato in eredità, firma cambiali per sei milioni di lire e apre un bar al centro della cittadina di Bordighera, una piccola località turistica della riviera ligure di Ponente. Il locale non ha la licenza dei superalcolici e quindi può chiamarlo solo "Cremeria". Presto il "Daniel's" diventa un famoso ritrovo di rallisti e di artisti perché il giovane Audetto ha dipinto con passione e discreto successo fino all'età di 21 anni, quando ha dovuto smettere per intossicazione da sostanze chimiche, poiché dipingeva molto usando le mani. Nella pausa forzata dalla pittura va con amici a vedere il Rally di Montecarlo e tornando dal Turini si esibisce in qualche acrobazia stradale per cui gli amici lo spingono a provare a correre nei rally. Cosa che ha fatto, rubando la macchina al padre - una Giulia Alfa Romeo - con cui disputa il Rally di Asti Sanremo di regolarità veloce e successivamente qualche altra gara. Da qui cresce la frequentazione della Cremeria da parte di tanti altri giovani appassionati o "rallisti" della zona come Silvio Maiga, Piero Sodano, Amilcare Balestrieri e la costituzione della "Scuderia delle Palme" che correrà con piloti locali in diverse gare minori. Tra queste amicizie nasce anche quella con Leo Cella, noto pilota Lancia che, sapendo delle esperienze, seppur amatoriali, di Daniele nei rally, lo invita a fare con lui le prove di un Montecarlo prima di chiedergli di fargli da navigatore per l'anno dopo. Di lì a poco arriva il contratto Lancia come copilota e la vita di Daniele Audetto prenderà tutt'altro corso.

Il ruolo in Lancia

"Ho corso nella squadra Lancia Corse come navigatore alla fine degli anni '60. Avrei dovuto correre tutto il Mondiale con Leo Cella nel 1969. Sicco-

Il personaggio

Chi è Daniele Audetto



Diplomato all'Accademia di Brera, inizia a lavorare come artista e giornalista. Comincia a correre come co-pilota a 24 anni, nel 1968 entra nel team Lancia,

con Luca di Montezemolo e Sandro Munari. Rimane in squadra per 3 anni, durante i quali si laurea in Management all'Università Bocconi. Nel 1976 viene nominato Team Manager della Ferrari, al posto di Luca di Montezemolo. Diventa Operation Director, poi Managing Director del nuovo team Super Aguri F1. Nel 1977 gestisce il Campionato del Mondo di Niki Lauda. Al termine della stagione, è a capo di tutte le attività motorsport della Fiat. In seguito, viene reclutato dalla Lamborghini Engineering, poi promosso Direttore Generale e responsabile del programma di F1 della società, tra il 1989 e il 1993. Nel 1996 si unisce a Tom Walkinshaw nel tentativo di acquistare la Ligier, che corre in F1, ma nel giro di poche settimane Walkinshaw lascia la squadra francese (allora controllata da Flavio Briatore) e acquista una partecipazione di maggioranza nella squadra di F1 Arrows. Audetto si trasferisce in Inghilterra con Tom. Rimane con la Arrows fino alla fine del 2002. Nel 2003 si unisce alla Renault F1 per coordinare il reparto motori in Gran Bretagna e diventare poi Business Development Director. Un anno dopo, entra nel team Menard come Direttore Commerciale.



me dovevamo fare il Rally di Fiori (nel 1968 ndr) come gara di prova, per preparazione sono andato a disputare il Rally dell'Elba che era la settimana prima, con Amilcare Ballestrieri su una Gordini quasi di serie, in modo da fare ulteriore esperienza come copilota. Anche Ballestrieri era alla sua prima esperienza come pilota di auto - era un campione di moto - e per poco non vinciamo il rally, perché siamo arrivati secondi. Tornando da Porto Ferraio (porto d'imbarco dell'Isola d'Elba ndr) con il traghetto abbiamo sentito alla radio che Leo Cella era deceduto in un incidente a Balocco mentre provava la 033 Alfa Romeo.

Il giorno dopo dovevo andare in Lancia a prendere il muletto per le prove del Rally dei Fiori ma l'incidente aveva lasciato tutti un po' spiazzati. Arrivato a Torino, Fiorio mi chiese come andava Balestrieri. "Fortissimo - rispondo - sembra che abbia fatto i rally da sempre. E' bravissimo." Così, visto che ormai era tutto pronto, decise di iscrivere noi alla gara. E l'equipaggio Cella-Audetto è diventato Ballestrieri-Audetto, dando inizio alla carriera di Ballestrieri come pilota e di Audetto come navigatore. Dopo quella gara abbiamo vinto diversi rally in Europa, nel 1970 a Montecarlo con la Fulvia siamo stati sesti assoluti e primi delle Lancia (tutte le Lancia si erano ritirate ndr). Poi quell'anno ho avuto l'incidente in cui mi sono rotto una gamba e diverse costole e non avrei più dovuto correre, ma ho finito comunque il campionato.

Per l'anno dopo avevo già un contratto ma, tenendo conto del mio problema alla gamba, Fiorio mi propose di fare solo qualche gara a fianco di Luca Cordeiro di Montezemolo, allora promettente pilota, a cui poteva far comodo un navigatore già esperto, e di dedicare il resto del tempo a fargli da assistente come vice

direttore sportivo in Lancia. E così ho fatto in quella stagione, ed evidentemente sono andato abbastanza bene perché, nel 1972, Fiorio viene promosso Direttore Marketing e io divento Direttore Sportivo della Lancia. Fu l'anno della grande vittoria a Montecarlo di Munari-Mannucci sulla Fulvia n.14 e del titolo Mondiale con la Fulvia, una conquista eccezionale, visto che ci scontravano contro Alpine e Porsche. Questo fu possibile grazie a ottimi piloti, ma anche a un'ottima organizzazione, della quale io ero responsabile. Siamo andati avanti fino al 1975, vincendo altri due Mondiali (1974 e 1975) e sviluppando la Stratos. Nel 1976 Enzo Ferrari, che doveva sostituire Montezemolo chiamato in Fiat, fece un accordo con Agnelli per cui io - pur rimanendo con un contratto Fiat - sarei andato in Ferrari come Team Manager per gestire



la squadra che allora aveva come piloti Lauda e Ragazzoni. Nel 1977 sono rientrato in Fiat come Direttore Sportivo per seguire il programma 131 Rally, con cui abbiamo vinto il Campionato del Mondo, mentre Fiorio era Direttore Sportivo della Lancia. Quell'anno Lancia e Fiat erano ancora due entità separate, che si odiavano perché c'era una rivalità estrema e cerco di spiegarne le origini.

Fino al 1970 la Lancia era un'azienda di proprietà del Gruppo Pesenti ed era un marchio del lusso, l'altissimo di gamma, con un'immagine sportiva nei rally. L'Alfa Romeo aveva un'immagine sportiva legata alla pista e poi c'era FIAT che rappresentava la macchina di serie, del popolo, ma era una potenza. La "Fiat 600" aveva praticamente motorizzato l'Italia del dopoguerra. Quando Fiat Auto, nel 1970, ha comprato la Lancia l'Avvocato Agnelli voleva che rimanesse un'azienda del tutto indipendente nelle strategie, senza interferenze di Fiat, se non a livello di capitale. Venne nominato Direttore Generale Lancia l'Ing. Pierugo Gobato, che era stato in precedenza Direttore Generale della Ferrari e che infatti facilitò la motorizzazione Stratos con un motore Ferrari. Quando, nel 1977, sono tornato in Fiat e abbiamo vinto il Mondiale con la 131, lo abbiamo conquistato battendo la Lancia, che correva con la Stratos. L'unione dei reparti corse Fiat-Lancia e il trasferimento Lancia a Corso Marche. Questa grande rivalità portava quindi anche un grande dispendio economico e di energie nell'ambito di uno stesso gruppo. Perciò alla fine del 1977 Umberto Agnelli e l'Ing. Tufarelli (allora responsabile settore auto di Fiat ndr) chiamarono me e Cesare Fiorio per dirci: "Non possiamo più andare avanti così ma dobbiamo fondere le due entità in un reparto corse unico. Chiudiamo il reparto corse storico di Lancia di Via San Paolo e portiamo tutto in Corso Marche, dove c'è già il reparto corse Fiat (ex Abarth ndr). Tu Cesare - che sei quello delle idee, dei rapporti istituzionali, delle strategie - , fai la parte sportiva e tu Daniele curi la parte organizzativa." Mettere insieme cane e gatto non è stato facile perché i piloti, i meccanici, gli ingegneri si odiavano. Tuttavia la mossa vincente di Umberto Agnelli, mediata molto bene da Luca Cordero di Montezemolo che era stato nominato Direttore Relazioni Esterne della Fiat, facilitò le cose. Io ero un prodotto Lancia, il mio capo fino a due anni prima era Cesare Fiorio. Io Direttore Operativo e Cesare Fiorio Presidente, che ci conoscevano bene ed abbiamo avuto anche umanamente un rapporto molto stretto, come capi riuscivamo a dare un messaggio di collaborazione e siamo riusciti, seppur con fatica, a fondere i due reparti.

"Cesare Fiorio è stato il mio maestro, il mio mentore. Io ho fatto carriera grazie a Fiorio, che mi ha voluto come suo assistente e poi ho preso il suo posto, grazie a lui che mi ha dato fiducia."



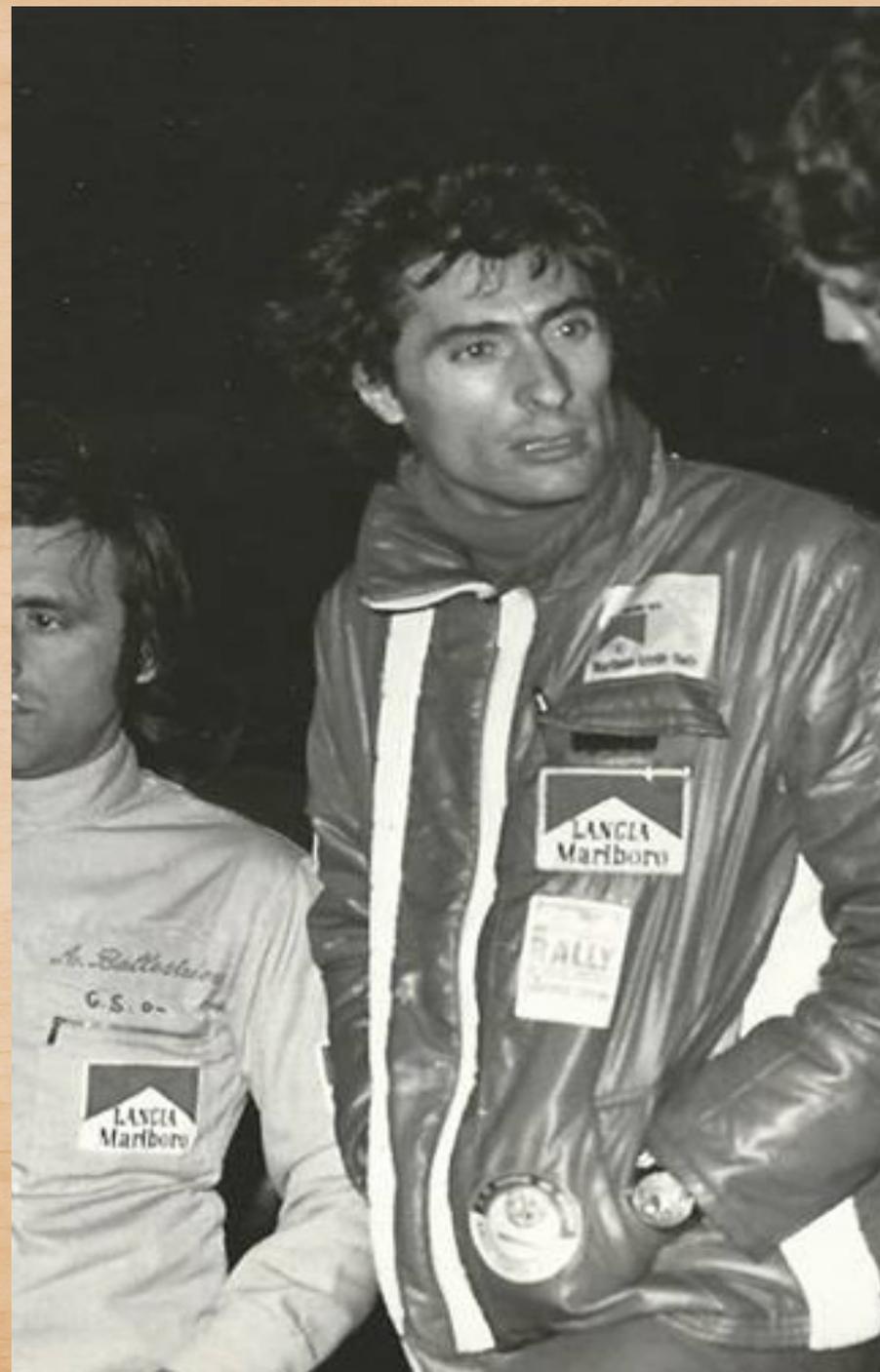
Per aiutare ulteriormente questo passaggio venne creato da Montezemolo il logo ASA - Attività Sportive Automobilistiche - di cui io e Fiorio eravamo i rappresentanti, che unificava tutti i marchi del Gruppo (Abarth, Fiat, Lancia, Autobianchi) e voleva dare il messaggio che nessuna entità era prevalente sulle altre, e per questo il marchio venne inserito anche sulle tute dei piloti e sulle auto, per stemperare un po' le tensioni interne. E' un marchio che ha avuto solo un significato "politico" e per questo è sparito nel giro di un anno.

Gli effetti della fusione

La fusione dei reparti è avvenuta prendendo il meglio delle due realtà: Lancia come base ed esperienza ne aveva più della Fiat, che nelle corse aveva cominciato dopo, e quindi è stato un ottimo inserimento di risorse per la Fiat; Fiat d'altro lato aveva già migliorato molto il suo livello di tecnici, come aveva dimostrato vincendo con la 131, una macchina assolutamente inadatta ai rally e quindi frutto di un sforzo immane dei tecnici Abarth e del collaudatore Giorgio Pianta che riuscì a renderla vincente persino al Tour de Corse, davanti alla Stratos... Ai tempi della 037 c'era anche Nini Russo come aiuto operativo di Fiorio nella logistica, faceva girare le assistenze, gestiva le gomme, muoveva i piloti etc... cosa che in parte faceva anche Silecchia, nei trasporti, se non sbaglio, ma io a quel punto non ero più lì.

Ovviamente qualcuno ci ha rimesso, ad esempio i collaboratori esterni di "Lancia" come Faccetti, Maglioli, Dallara: nell'unificazione, proprio per ridurre i costi e creare sinergie, si sono privilegiati i rapporti con chi era già interno alla struttura. Nel reparto ex-Lancia rimase Gianni Tonti, che era un tecnico molto valido, fino a che, al tempo della Delta 4WD, Fiorio andò in Ferrari e tutto passò in mano a Lombardi.

Questa fusione portò anche ad una diversificazione dei programmi per non far correre una vettura commerciale, come la 131, che doveva vendere grossi volumi, contro una Stratos che era solo immagine. Quindi con Fiorio escogitammo di separare le competizioni, affidando alla Lancia la pista e alla Fiat i rally. Fiat continuava a fare i rally con la 131; Lancia correva in pista prima con la Stratos modificata e poi, secondo il regolamento silhouette, con la Beta Montecarlo. La Montecarlo era una vettura di serie trasformata in vettura da pista per la categoria 2 lt. Iniziò a correre già nel 1979 con, tra gli altri, Villeneuve (al Giro d'Italia) e Rohrl. Il regolamento faceva correre insieme vetture a 2 lt e oltre 2 lt, assegnando dei punteggi per divisione. Lo sfruttare questa clausola regolamentare - che era una delle grandi abilità di Fiorio - ha



fatto sì che vincessimo con quella vettura tre Mondiali Marche (1979, 1980 e 1981) contro BMW e Porsche. Nel 1981 io sono uscito dal Gruppo Fiat, mentre la Beta Montecarlo sarebbe diventata poi la 037, utilizzando la parte centrale della cellula e cambiando il muso e il posteriore. Dopo non ho più seguito le vicende perché sono andato in Lamborghini e poi sono tornato in F1."

Da dove nasce il progetto Lancia 037

"A quel punto le realtà erano già un tutt'uno e non si potevano più distinguere. Anche perché Montezemolo aveva creato un Comitato Corse che era al di sopra di tutti, del quale faceva parte Cesare Fiorio, il sottoscritto, Luca di Montezemolo, ma anche Umberto Agnelli, il Dottor Di Capua, allora Direttore Commerciale di Fiat Auto e mi sembra ci fosse Ghidella, il Direttore Generale di Fiat Auto. Quindi le decisioni erano dettate da una strategia soprattutto commerciale."

Cesare (Fiorio ndr) era molto bravo a livello politico - nei rapporti con la Famiglia Agnelli - ed era abile nell'ottenere progetti, finanziamenti, sponsor come la Martini. Si voleva perciò che la Lancia mantenesse un'immagine di leadership pure con numeri piccoli - di 037 se ne sono fatte 200, a differenza della Fiat 131, che aveva ambizioni di tipo commerciale e quindi grandi volumi. Gli ingegneri, come Sergio Limone, che erano all'interno del gruppo FIAT lavoravano quindi su questi progetti nominati "Lancia" in quanto brand del Gruppo Fiat. Infatti lo sviluppo della 037 non è più stato seguito da Maglioli ma da Giorgio Pianta perché Pianta era impiegato a tempo pieno come Direttore Tecnico del Gruppo Fiat e quindi anche della Lancia. Dallara non era più il telaista, ma lo era diventato Limone con la collaborazione di Mike Parks (finché questi morì in un incidente) e Mario Colucci. Quindi c'è stata una fusione dei due marchi, sotto lo stesso tetto di Corso Marche, e soprattutto con obiettivi comuni commerciali, di budget e di strategia. Quindi il fatto che la 037 venisse sviluppata in parallelo alla 131 che gareggiava per poi sostituire quest'ultima che non era più competitiva, era un modo per continuare a mantenere la leadership di Fiat nei rally e l'immagine di un prodotto vincente."

Il rapporto con Rohrl

"Sicuramente un apporto allo sviluppo della 037 lo hanno dato anche grandi piloti come Rohrl e Alen, visto che entrambi già avevano esperienza della Beta Montecarlo Turbo, avendo corso con la silhouette, soprattutto Rohrl."

E' vero che fu lei a portare in Fiat Walter Rohrl?

"Nel 1977 lui doveva fare il San Martino di Castrozza con la Porsche ed io allora



avevo in gara lo squadrone Fiat. Avevo notato Rohrl che andava fortissimo perché lo avevamo avuto come avversario di Munari con la Stratos, mentre lui guidava un'Opel Ascona e pur avendo una macchina inferiore ci dava del filo da torcere ed è arrivato secondo. Lui doveva correre al San Martino di Castrozza con una Porsche semiprivata, pur avendo un contratto con Opel, che gli lasciava questa libertà. Io sono andato a trovarlo e gli ho fatto capire che con le strade di quella gara (a quel tempo la gara era su terra, con fondo molto sconnesso), la macchina ne sarebbe uscita distrutta e non poteva vincere contro le Fiat. Allora gli ho proposto di fare quella gara con la 131 - anche se le macchine erano tutte impegnate, gli davo il muletto di Verini preparato come una macchina da corsa - senza spendere una lira, ma pagandolo anche qualcosa. L'ho convinto. E lui, seppur guidasse un muletto, andava più forte di tutti tant'è che ho dovuto fermarlo per lasciar passare Verini, che aveva in ballo il titolo del Campionato Italiano, e lui da buon professionista lo ha fatto. A quel punto gli ho fatto una proposta economica molto interessante e l'ho fatto correre con la 131 al Rally del Canada, dove ha contribuito a farci conquistare il titolo Marche di quell'anno, con una macchina su cui nessuno avrebbe scommesso e che invece ne ha vinto ancora altri due (1978 a 1980), grazie a piloti fortissimi ma anche a un grande lavoro di team."

Il rapporto con Fiorio

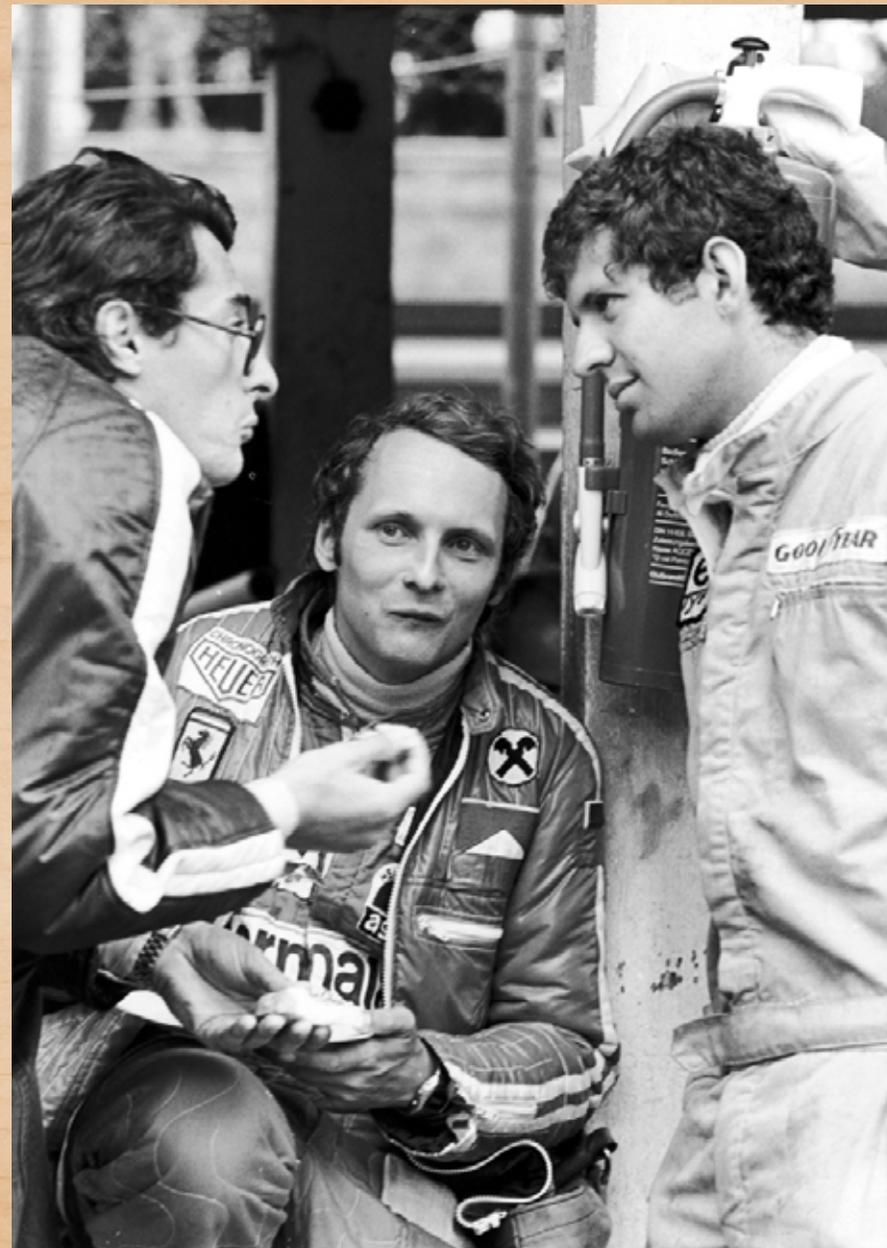
"Fiorio è stato il mio maestro, il mio mentore. Io ho fatto carriera grazie a Fiorio, che mi ha voluto come suo assistente e poi ho preso il suo posto, grazie a lui che mi ha dato fiducia."

Quindi è stato un bell'incontro nella sua storia?

"Il più determinante."

Le sono mancati i rally?

"In F1 ho trovato più opportunità, ma mi è dispiaciuto molto lasciare i rally. Nonostante abbia trascorso gli ultimi venticinque anni in F1, i miei amici più importanti sono rimasti quelli dei rally. Nel rally il lato umano è molto più importante, si condivide più vita insieme, si visitano dei paesi stranieri, e si creano legami più profondi. Infatti vorrei andare in pensione il prossimo anno - a 71 anni sono stanco di lavorare - e finalmente potrò partecipare a tutte le cene e raduni a cui i vecchi amici dei rally ancora mi invitano."



Audetto: dai rally alla F1. Una vita per i motori

Un cariño especial a una marca iconica del automovilismo italiano merece un mejor destino. Su paso por el Rally realmente no tiene competencia.

Angelo Martinelli, Messico



Eliminare

Non c'è futuro senza passato, Lancia è la nostra storia e può ancora dare tanto all'Italia e agli Italiani in termini di lavoro, occupazione e prestigio.

Letizia Fani, Italia



Condividi Twitta

Eliminare

Perché non si può buttar via un marchio storico così importante e così rappresentativo del genio e della tecnica di noi italiani.

Giovanni Di Fede, Italia



Eliminare

salviamo e salvaguardiamo il made in italy e il lavoro Italiano !!!

Uberto Zaga, Italia



Condividi Twitta

Eliminare

perché la Lancia non è quella di oggi, e deve tornare ai fasti del passato!!

alberto stringa, Italia



Condividi Twitta

Eliminare

Lancia è sempre stata all'avanguardia nella costruzione di vetture di prestigio e sportive nei rally che hanno dato una grossa immagine in tutto il mondo.

flavio pozzi, Italia



Eliminare

Non c'è futuro senza passato, Lancia è la nostra storia e può ancora dare tanto all'Italia e agli Italiani in termini di lavoro, occupazione e prestigio.

Letizia Fani, Italia



Condividi Twitta

Eliminare

I want write many things and concepts, but there're already a lot of them. I say only one thing: Lancia is one of the best cars brand, with many inventions that revolutionized car's history span XX century.

It isn't a mere company, It's the shape of passion and motorsport's soul. There would be a lot to be proud of

Raffaello Porzionato, Acqui Terme, Italia

E importante in quanto parte della nostra storia. Si tratta di passione per un marchio che ha rappresentato e raccolto in se diversi campi di eccellenza italiana e tutto questo viene distrutto così da una gestione ignorante

Carlo Guiotto, Valdagno, Italia

Because Lancia is one of most iconic brands in the world of autos, its a piece of history, and at this time its complete disrespect and ashamed.

Pedro Nogueira da Rocha, Porto, Portogallo

LANCIA WALL





Dear Mr Marchionne

Mr Marchionne, the Lancia brand remains strong in my opinion and the opinion of thousands of members of owner clubs from the USA, to Europe, Asia to New Zealand. As someone who once advocated in a motoring forum for the consolidation of Ferrari Maserati and Alfa Romeo to share resources to help bring the latter two brands back into the global arena, and I am pleased to see this being realised.

The same could be achieved in respect of Lancia. During the 2007 season, the cumulative worldwide TV audience for ISC's World Rally Championship programming was 816 million. The programming was available in over 180 countries, and was broadcast on over 250 different TV channels. Moreover, with the WRC attracting participants to use cars like Porsche and Lotus, not to mention the fact Hyundai, Proton, Nissan, Subaru and Mitsubishi, are all reportedly considering their future rally activities, I anticipate this sport may well become even more popular; an opportune moment to re-introduce Lancia, the Legend back into global motorsport.

The motoring world has not forgotten Lancia and if successfully reintroduced, the world would be richer for having it back, perhaps with limited exclusive numbers of sports cars that can be sold to those who know and understand the value of this brand.

Please do not let this brand be consigned to history, but allow a select few within the fiat group to embrace its values and produce once again, cars that are loved, revered and respected by motoring enthusiasts.

Yours sincerely,

Corran Helme (CARMAGAZINE UK)



**Why Lancia must
be given a new
lease of life: an
open letter to
Sergio Marchionne**



Follow your passion, be prepared to work hard and sacrifice, and, above all, don't let anyone limit your dreams.



SAVE LANCIA

“110 anni di Lancia, 110 anni d’Italia”

è un’idea di Massimo Camilli realizzata con la collaborazione di Antonio Biundo, Andrea Bonamore, Dario Contin, Salvatore Fadda, Corran Helme, Jochen Krauß, Francesca Pasetti, Aleksander Praper, Gianluca Ruiu, Prashanth Vantimitta, Paul Vaarkamp.

Per i contributi si ringrazia: Daniele Audetto, Alessandro Colombo, Piero Gobbi, Ing. Vittorio Fano, Mike Robinson.

Si ringrazia quanti hanno contribuito inviando foto e materiali utilizzati nel booklet.