

# auto story

## E Lancia spiccò il volo...



La Lancia Lambda, capolavoro della casa.

di Marco Centenari

**S**iamo nel periodo fra le due guerre mondiali, e abbiamo visto come la Fiat avesse ben delineato già agli inizi degli anni Venti il proprio indirizzo costruttivo: vetture affidabili a prezzo contenuto e destinate a una larga fascia di utenza. In sostanza utilitarie. Il senatore Agnelli era stato in America, e aveva informato la produzione al sistema della catena di montaggio della Ford. Il modello 501 raggiungerà nel 1926 la cifra di 50 mila esemplari venduti, e negli anni Trenta la 508 Balilla supererà addirittura le 150 mila unità.

Diversa la filosofia della Lancia, come era apparso chiaro fin dai modelli anteriori alla prima guerra. Raffinatezza e innovazione erano i principi di Vincenzo Lancia, ben lontani da qualsiasi concessione al rapporto qualità/prezzo. L'indirizzo era semmai "costi quel che costi".

Nel primo dopoguerra la produzione riprende lentamente con due vetture d'alta classe, la Kappa e la Dikappa, che altro non erano se non versioni aggiornate della Theta del 1913, prima vettura in Europa e probabilmente nel mondo (il primato è conteso dall'americana Cadillac) a montare in serie un impianto elettrico completo. La prima vera novità compare nel 1921 con la grossa Trikappa, che monta un motore 8V di struttura par-

**NEL PERIODO TRA LE DUE GUERRE, MENTRE FIAT SFORNAVA UTILITARIE, VINCENZO LANCIA PRENDENDO SPUNTO DALLA TECNOLOGIA AERONAUTICA MISE A PUNTO UN MOTORE DALLA CONFORMAZIONE A «V» STRETTISSIMA. CHE NEL 1921 FU MONTATO ANCHE SULLA LAMBDA, CAPOLAVORO DI INGEGNERIA E PRIMA MACCHINA CON CARROZZERIA PORTANTE**

ticolare: l'angolo fra le due bancate dei cilindri è di soli 14° anziché 90° come previsto dalle leggi ingegneristiche sull'equilibratura dei motori pluricilindrici. La conformazione a V strettissima, che diventerà una caratteristica saliente di molti motori Lancia fino alla Fulvia, nasceva da una delle molteplici espressioni dell'ingegno di Vincenzo Lancia.

Lo sviluppo dell'aviazione, sulla spinta delle leggendarie imprese aeree che avevano segnato la guerra, indusse anche Lancia a costruire motori aeronautici, sull'esempio di quanto già faceva la Fiat e soprattutto per il prestigio che avevano tratto da questo settore case straniere come la Rolls Royce e la Hispano Suiza.

Lancia realizzò due motori a 12 cilindri a V di grande potenza, ma quando si trattò di montarli sui notri Caproni da combattimento si accorse che il vano della carlinga era troppo stretto per ospitarli. Un'ingenuità, di quelle che

sorprendentemente ma frequentemente colgono anche i grandi geni. Che fare? Semplice, pensò Lancia: basta stringere la V fra i cilindri fino a fare entrare il motore nella carlinga. E così fece, brevettando una particolare conformazione dell'albero a gomiti tale da garantire una regolare fasatura degli scoppi a dispetto dell'angolatura anomala (nel 12V l'angolo canonico è di 60°). Il motore 8V di 14° della Trikappa derivava appunto da quei motori aeronautici e nello stesso anno, 1921, troveremo un motore a V strettissimo, questa volta a soli 4 cilindri, sul nuovo modello Lambda, il capolavoro di Vincenzo Lancia. Si trattava di un'automobile davvero straordinaria e avanzatissima per l'epoca, che anticipa di anni – se non addirittura di decenni – le soluzioni che verranno poi universalmente adottate.

La Lambda è la prima vettura al mondo con carrozzeria portante. Tutte le altre hanno un telaio colle-

gato alle ruote e una carrozzeria appoggiata sul telaio. Lancia pensò di unificare questi due elementi e di affidare a una carrozzeria opportunamente irrobustita la funzione portante svolta dal telaio. Sembra che l'idea gli fosse venuta durante un viaggio per mare, quando pensò che lo scafo di una nave faceva al contempo da telaio e da carrozzeria. Con tale struttura la Lambda risultava più bassa e leggera delle concorrenti e aveva, per la prima volta, il portabagagli incorporato nella carrozzeria anziché applicato come baule esterno.

Altro pregio era quello della sospensione anteriore a ruote indipendenti, prima automobile al mondo. Tutte le altre avevano le due ruote collegate rigidamente da un asse: cosa che comportava ripercussioni reciproche in caso di asperità stradali. Non solo la Lambda risultava più confortevole: ma anche più sicura, sia per la miglior tenuta di strada, sia per la limitazione dei danni che il guasto a una ruota avrebbe prodotto sull'altra. Comoda, stabile e maneggevole, riscosse un clamoroso successo non solo fra gli utenti di livello medio alto, ma anche fra gli sportivi. Fu costruita fino al 1931 in 13 mila esemplari, molti per la sua classe ma pochi confrontati ai numeri delle Fiat.

Negli anni Trenta la produzione Lancia si articolò su diversi modelli, a cominciare dalla grossa e potente Dilambda, con motore 8V a 24° di 4 litri per 100 CV toni (la Lam-

bda giunse a una massimo di 2,5 litri e 69 CV) per proseguire con la modesta Artena, mossa da un 4V a 17° di 2 litri per 55 CV e la più prestigiosa Astura, 8V di 3 litri da 80 CV.

Nel 1933 compare la Augusta, la prima piccola Lancia, nella quale molti vedono una risposta alla Fiat Balilla. La categoria è la stessa, ma l'Augusta è molto più raffinata e moderna, grazie alla carrozzeria portante come la Lambda, al motore 4V a 18° di 1,2 litri che con 35 CV le consente di superare i 100 km/h. Un gioiellino, la cui produzione sfiorerà i 20 mila esemplari.

E infine l'Aprilia, 1936, secondo capolavoro di Vincenzo Lancia. Che ideò, costruì e collaudò la nuova vettura, ma non fece in tempo a vederla in regolare produzione. Morì per infarto il 15 febbraio del 1937, a 56 anni. L'Aprilia fu dunque il suo canto del cigno. Forse meno rivoluzionaria della Lambda ma altrettanto degna in termini di tecnica, qualità e distinzione.

Con quella linea originale ed elegante, frutto di accurati studi aerodinamici al Politecnico di Torino, col suo 4 cilindri a V di 17° che sembrava girare nel burro, 1352 cm<sup>3</sup> per 48 CV e 125 km/h, con le sospensioni a quattro ruote indipendenti, i freni idraulici e la raffinatezza dell'allestimento interno, si propose subito come regina della propria categoria. Dal 1937 allo scoppio della seconda guerra mondiale fu costruita in quasi 15 mila esemplari.

12- continua