



Il tappo del radiatore di questa Lambda incorpora un termometro rivolto verso il guidatore che può così avere direttamente sotto controllo la temperatura del liquido di raffreddamento del motore.



HF vuol dire High Fidelity (alta fedeltà) ed è l'emblema che contraddistingue la squadra corse Lancia dal 1962. Gli elefantini che compaiono al centro sono un simpatico portafortuna adottato dalla Lancia sin dagli inizi delle competizioni di Formula 1.

MEETING LANCIA D'EPOCA IN AUSTRIA

OTTANTA VECCHIE SIGNORE A TEMPO DI VALZER

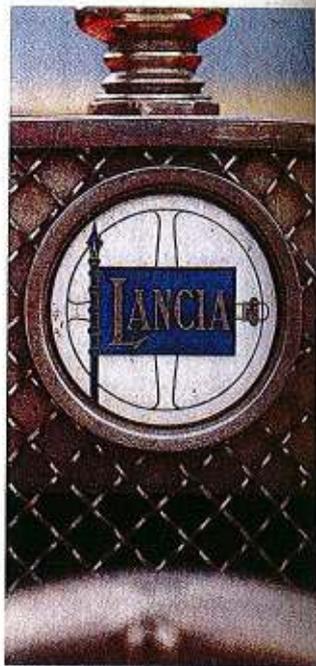
L'annuale manifestazione del Club che raduna i lancisti italiani si è svolta tra Salisburgo e Vienna. La scelta della romantica Austria è perfettamente attinente all'eleganza della Lancia. Tra i tanti partecipanti numerosi i giovani.

■ ■ "Sono un lancista. Non si vede? Sono stato colto anni fa da un tenace, insinuante quanto piacevole morbo che mi costringe a rifiutare in blocco ogni altra automobile che non sia una Lancia. Il morbo, assolutamente indolore — mi creda — si è manifestato con un brivido di piacere quando mi sono seduto in una favolosa Lambda. Dopo questo primo contatto la fedeltà, la monogamia automobilistica che ne deriva, è a prova di qualsiasi divorzio nel tempo". Così si è espresso un vecchio, di età ma non di spirito, "lancista" alla nostra richiesta di spiegazioni di fronte a tanta estatica e rapita visione di una Astura Mille Miglia.

L'origine del fenomeno "lancistico" ha solide basi dettate dalle qualità delle auto realizzate da Vincenzo Lancia e dai suoi discendenti. L'utente Lancia sceglie la propria auto non solo per le indubbie doti di eleganza, signorilità, comfort ed efficienza meccanica, ma anche per quel sentimento di orgoglio di essere al volante di un'auto esclusiva dal glorioso passato. Il "lancismo" è una fede incrollabile — come ribadiscono gli

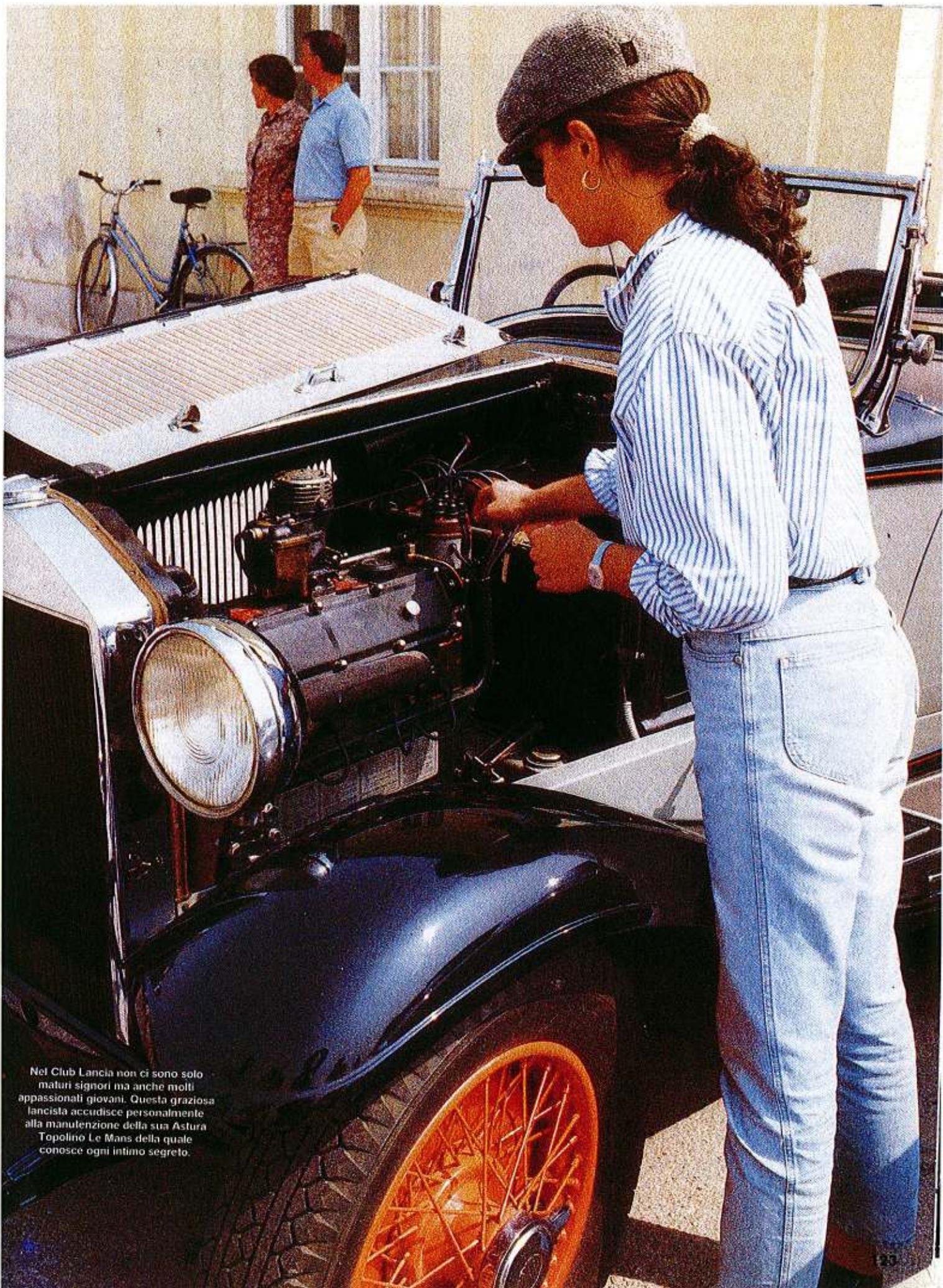
aderenti a questa sorta di setta — una religione tecnologica da professare e diffondere adeguatamente. Gli adepti più convinti si raccolgono nei Lancia Club sparpagliati in tutto il mondo. Il Club italiano è nato nel 1972 e conta più di 1200 iscritti che si ritrovano puntualmente ogni anno per celebrare le vetture della Casa torinese. Quest'anno la scelta è caduta sull'Austria ed in particolare sulle località di Salisburgo e Vienna che con il loro romanticismo e la grande signorilità si sposano perfettamente con lo "stile Lancia".

La concentrazione dei "lancisti" — sono state un'ottantina le "vecchie signore" presenti — è partita da Verona per giungere a Salisburgo attraverso il Brennero. La prima tappa è coincisa con il concorso di eleganza e la competizione di regolarità sul mitico circuito del Salzburg-Ring. Successivamente la raffinata carovana si è spostata a Vienna dove le auto sono state ammirate nel centro della storica città. Nei dintorni di Vienna si è disputato anche l'altro evento agonistico della manifestazione, un rally quiz con gimkana, come dire il... valzer finale.



Il primo marchio Lancia il cui disegno originale viene ideato nel 1911 dal conte Carlo Biscaretti di Ruffia.

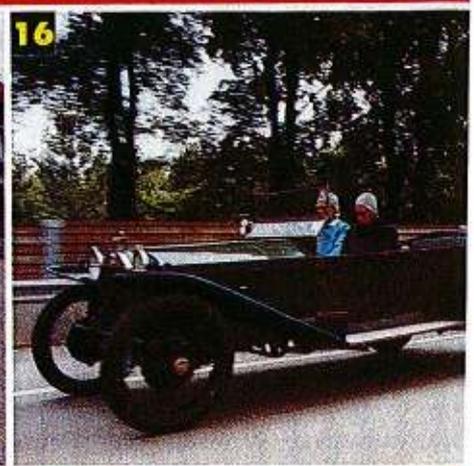
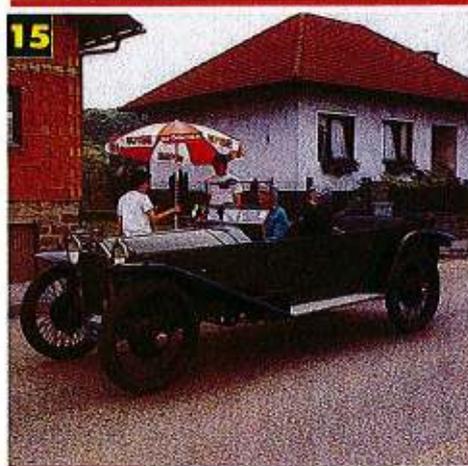
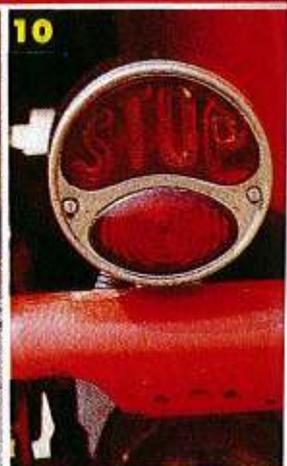
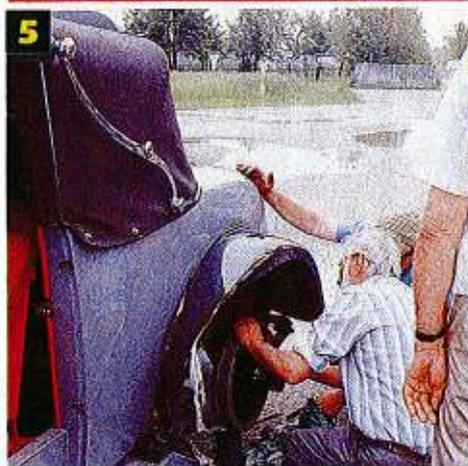
Testo e foto di
MARCO
RICCARDI

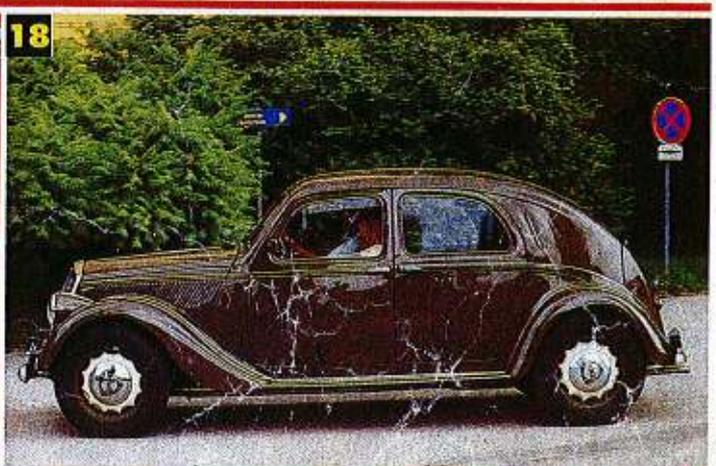
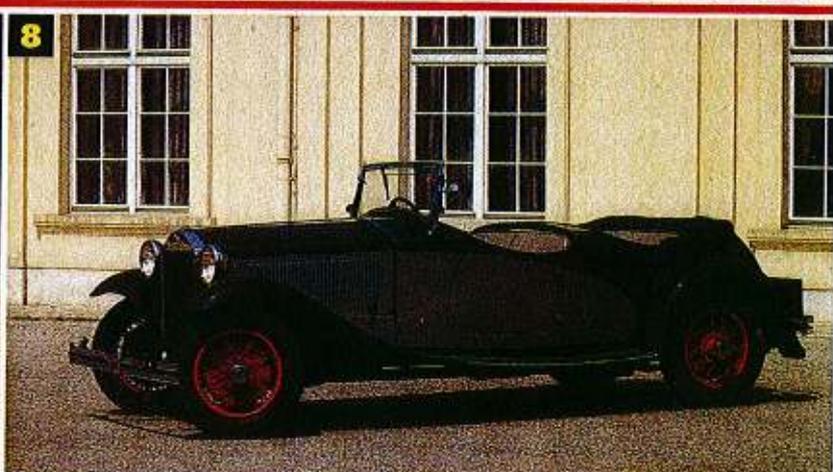
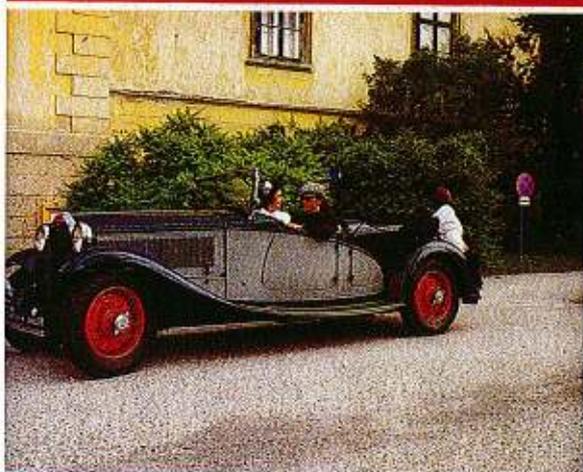
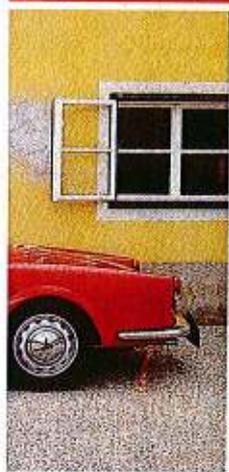


Nel Club Lancia non ci sono solo maturi signori ma anche molti appassionati giovani. Questa graziosa lancista accudisce personalmente alla manutenzione della sua Astura Topolino Le Mans della quale conosce ogni intimo segreto.

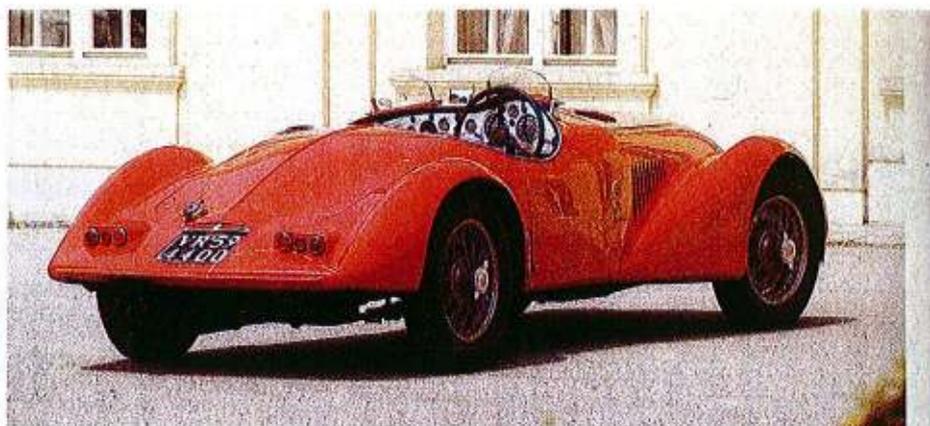
OTTANTA VECCHIE SIGNORE A TEMPO DI VALZER

Immagini dell'Austria "lancista": (1 e 2) due stupende Aurelia spider del 1954. Quella col parabrezza basso era denominata "America". Le due più vecchie partecipanti al raduno erano la (3) Eta limousine del 1911 e (4) la Alfa coupé Deville del 1908. (5) Non sono mancati gli incidenti, questa Lambda ha avuto un incontro troppo ravvicinato con una Mercedes che, per la cronaca, ha avuto la peggio. (6) Una Aurelia, la vettura che costituì una vera svolta nella linea rispetto alle Lancia precedenti. (7 e 8) Molto elegante la colorazione di questa Astura Torpedino Le Mans. La Astura pur essendo posteriore alla Lambda dispone di telaio classico, separato dalla carrozzeria. Il motore è un otto cilindri a V di 2604 cmc. (9) L'ultimo maquillage per la Aprilia prima della gara di eleganza. Anche dai piccoli particolari si nota la raffinatezza costruttiva della Lancia: (10) la luce d'arresto posteriore con l'eloquente scritta ed (11) il faretto al parabrezza con integrato il retrovisore. (12) Targhe e insegne delle Lancia d'epoca: (13) il marchio della Lancia Hi-Fi la cui foglia è ispirata dal radiatore della Lambda. (14) Il Club Lancia è riservato ai possessori italiani di Lancia non più in produzione. Per l'Hi-Fi, l'iscrizione è aperta a quei fedelissimi che hanno acquistato almeno sei automobili nuove di fabbrica. Socio d'onore è chi ha contribuito fattivamente per l'immagine del nome Lancia, mentre eccellente è il socio che ne ha comprato più di cinquanta. (15 e 16) La Lambda è considerato il capolavoro di Vincenzo Lancia. L'intuizione geniale fu quella di eliminare il classico telaio a longheroni sostituendolo con una struttura portante in lamiera saldata in funzione anche di carrozzeria. Inoltre fu la prima auto al mondo ad essere dotata di sospensioni anteriori a ruote indipendenti. Dal 1923 al 1931 ne furono prodotti 13 mila esemplari. (17) Le prime Lancia furono battezzate con sigle relative alle rispettive potenze 12 HP, 20 HP e 24 HP. Successivamente le vetture assunono le denominazioni delle lettere dell'alfabeto greco a partire dalla Alfa del 1908, Beta del 1909, Gamma del 1910, Delta, Epsilon, Eta tutte del 1911, Theta del 1913, Kappa del 1919, Lambda del 1923. Alcuni modelli hanno i prefissi Di e Tri come la Dialfa del 1908, Dikappa del 1921, Dilambda del 1930 e la Trikappa del 1922 per significare versioni sportive o modificate. Nel 1931 le lettere greche scompaiono lasciando posto a nomi tratti dalla antica civiltà italiana come Artena ed Astura del 1931, cui seguono Augusta del 1933, Aprilia del 1937, Aredea del 1939. Dopo la seconda Guerra Mondiale le Lancia vengono chiamate coi nomi delle strade consolari romane: Aurelia del 1950, Appia del 1953, Flaminia del 1957 e Flavia del 1960. Viene poi tutta la generazione delle Fulvia del 1963-1972. Col passaggio di proprietà al gruppo Fiat le nuove vetture prodotte riprendono le lettere dell'alfabeto greco a cominciare dalla Beta del 1972. (18) Come la Lambda anche l'Aprilia ha una grandissima diffusione essendo stata costruita in più di 27.000 esemplari. Modernissima nell'impostazione meccanica, il motore è il solito quattro V con cilindrata di 1351 cmc e potenza 48 CV a 4300 giri.





**OTTANTA
VECCHIE
SIGNORE
A TEMPO
DI VALZER**



La "miss" della manifestazione viennese è stata questa bellissima Astura spider Mille Miglia alla cui guida si sono alternati assi del volante come Villoresi, Cortese e Borelli. Le linee slanciate e la colorazione rosso corsa di questa stupenda spider hanno catturato l'attenzione degli appassionati come quella dei curiosi che non potevano evitare di girarsi a guardarla quando transitava al suono eccitante dello scarico "senza restrizioni". Alimentata da un otto cilindri a V stretto (praticamente due motori Aprilia accoppiati) di 3000 cmc di cilindrata, la "rossa infuocata" ha avuto come primo proprietario Gigi Villoresi che l'ha condotta in gara nella Mille Miglia del 1940. Nei dettagli il grosso motore e la strumentazione.



