

*Evoluzione*

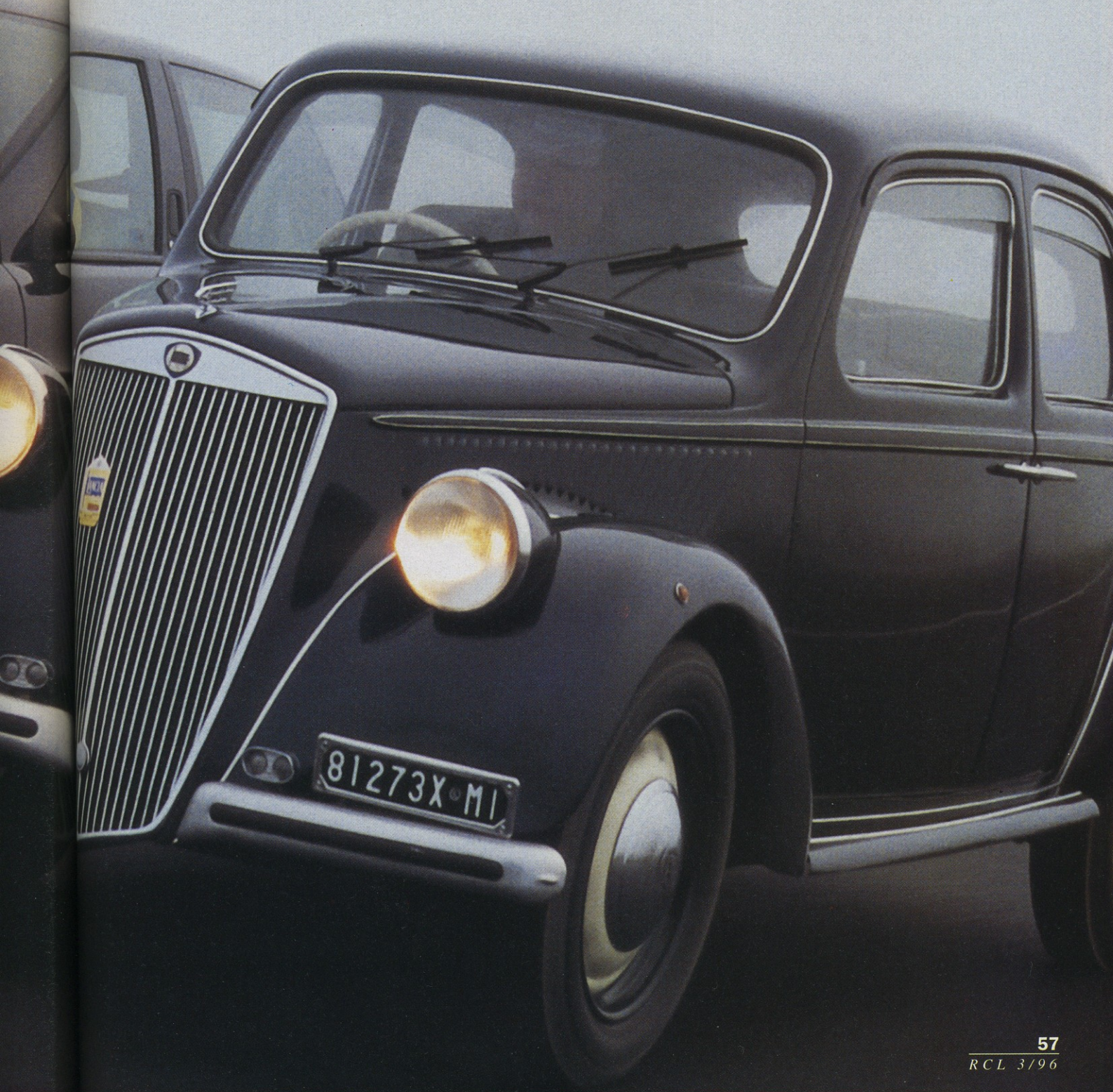
LANCIA «ARDEA» E «Y»



# Family feeling

*«Y», il cromosoma Lancia dell'utilitaria di classe che l'«Ardea» ha trasmesso per via ereditaria all'ultima nata di Torino. Cinquant'anni separano queste due esponenti della stessa stirpe, ma non è difficile trovare nella forma delle loro carrozzerie e nella raffinatezza tecnica degli organi meccanici straordinarie somiglianze*

**di Gino Rancati**



**L'**«Aprilia», presentata al salone di Parigi del 1936 (e là, secondo un personal «beguin» di Vincenzo Lancia, chiamata «Ardenes»), tre anni dopo ha una «figlia»: la piccola «Ardea» che le somiglia come una goccia d'acqua. E come vuole la tradizione della Casa di Borgo San Paolo gode anch'essa di raffinatezze tecnico-stilistiche che hanno fatto unica la Lancia.

Il motore a quattro cilindri a V stretto di 20° è il più piccolo costruito dalla fabbrica sin dalla sua fondazione: 903 cm<sup>3</sup> con 28 CV a 4000 giri. La velocità è di 108 km/h. In ordine di marcia l'«Ardea» pesa 780 kg. È lunga 3,64 metri, larga 1,38, alta 1,51 e ha un passo di 2,44. Viene costruita anche una versione «Tassi» per la città di Roma. Nel 1945 ecco la versione rinnovata dell'«Ardea», la cui nuova caratteristica è il portellone per il baule, al quale prima si accedeva ribaltando il sedile posteriore. In vendita anche le versioni furgoncino e camioncino. Il motore, in seguito, ha testa cilindri d'alluminio e potenza di 30 CV e la

velocità sale a 110 km/h. L'ultima serie vedrà il lunotto non più diviso ma in un sol pezzo. L'«Ardea», nel 1953, lascia il posto all'«Appia»: la produzione di tutte le versioni ha superato le 30.000 unità. L'«Appia» si impone sul mercato per le sue peculiarità: è una vettura di cilindrata contenuta (1090 cm<sup>3</sup>), ma raffinata ed elegante. Ne vengono costruite tre serie e rimane in produzione fino al 1963.

Per vedere un'altra piccola Lancia, bisogna attendere oltre un lustro. questa volta però, non è contrassegnata dal marchio della Casa di Borgo San Paolo, bensì quello Autobianchi.

L'azienda di Desio, che nel 1968 è entrata a far parte del Gruppo Fiat, presenta l'anno dopo (quando anche la Lancia passa alla Fiat) l'«A 112», lunga 3,23 metri, larga 1,48, alta 1,34, passo di 2,038 e peso di 670 kg. Una forma squadrata, gradevole e l'«A 112» diventa subito la preferita dalle donne. Motore di 903 cm<sup>3</sup> con 44 CV e velocità di 141 km/h. Nel 1971 è la volta della versione Abarth, con motore di 982

cm<sup>3</sup>, 58 CV, velocità di 150 km/h. Terza serie nel gennaio del 1975, altre versioni tra le quali l'«Abarth 70 HP». Poi cilindrate di 965 e di 1050 cm<sup>3</sup>.

A Ginevra, nel 1985, ecco la «Y 10», con una linea decisamente innovativa, cilindrata di 999 cm<sup>3</sup>, 45 CV, velocità di 140 km/h. Alle donne, ai giovani, e non soltanto, la «Y 10» piace moltissimo e di lì a poco se ne verranno prodotte diverse versioni, anche una turbo e una 4x4. Per alcuni mercati esteri, la «Y 10» è venduta con il marchio Lancia. E una piccola vera Lancia lo è veramente. E oggi la Lancia «Y» è la più piccola della marca, anche se per le dimensioni è grande dell'«Ardea». Lunghezza 3,70 metri, larghezza 1,69, altezza 1,43, passo 2,38, peso in ordine di marcia 860 kg. «Segni grafici» tra «Ardea» e «Y» sono evidenti. Basta citare la fiancata, con il suo ipotetico arco che ricorda un giavellotto in tensione e che appare sull'«Ardea» appoggiato sopra le maniglie delle porte e sulla «Y» che unisce i due passaruota. E ancora la grigliatura della calandra, simile





*Ecco le famose porte dell'«Ardea» con apertura ad armadio, una soluzione molto pratica ma oggi abbandonata per ragioni di sicurezza in quanto non consente un'adeguata protezione in caso di urto laterale. Sotto, slalom tra i birilli sulla pista di Quattroruote a Vairano di Vidigulfo (PV).*

«Aurelia» e «Y». Sono passati tanti anni, ma come afferma la Lancia, un «ricordo» c'è. È bellissima la plancia, con la strumentazione al centro e sotto la consolle elegante e razionale.

Lancia allora, Lancia ora. Sono cresciute le cilindrata (1200 e 1400), le prestazioni, le velocità. Inevitabile. Diamo un'occhiata anche ai prezzi. Oggi l'«Ardea» costerebbe sui 28 milioni, la «Y» ha prezzi variabili tra i 18 milioni e 400 mila lire e i 22 milioni e 200 mila lire a seconda della versione. La tradizione Lancia, marca d'élite del panorama mondiale continua. E non potrebbe essere altrimenti. □





Tecnica a confronto

LANCIA «ARDEA» E «Y»

# Prime della classe oggi come allora

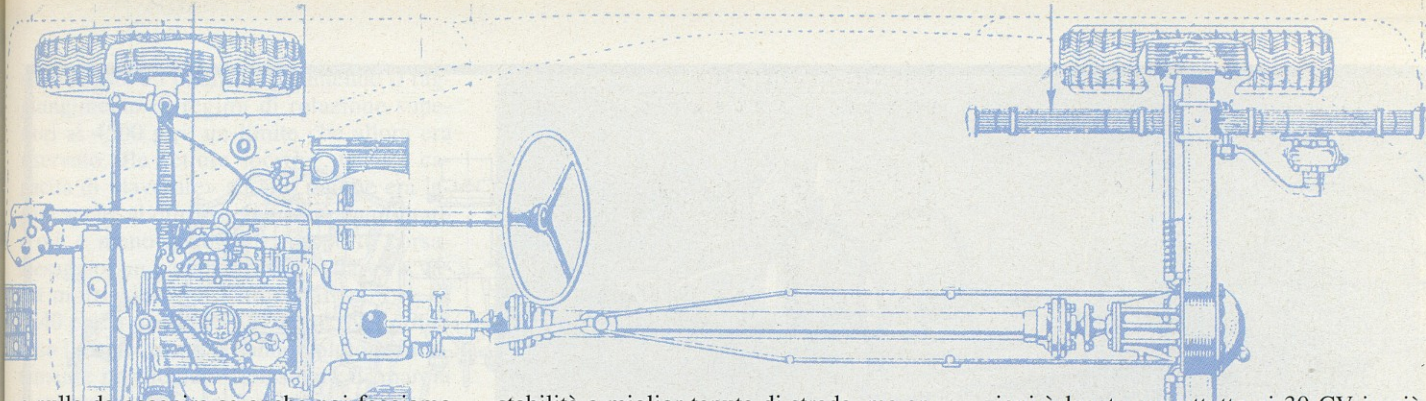
**I**l confronto fra due auto separate da più di cinquant'anni di storia può sembrare anacronistico e forzato, tanto da far pensare a una «trovata» pubblicitaria tesa a promuovere la vettura più giovane e fresca. Non è questo in realtà l'obiettivo del nostro esame tecnico che, al contrario, vuol dimostrare quanto l'«Ardea», una vettura di classe

media caratterizzata da contenuti tecnici tali da mantenerla in mercato per oltre 13 anni, abbia percorso i tempi. Certo, si è trattato di un exploit favorito sia dal momento storico, (non dimentichiamo che fra il 1939, l'anno della presentazione, e il 1953, l'anno della sua uscita di scena, c'è stata una guerra mondiale di mezzo), sia da condizionamenti progettuali e costruttivi oggi rimossi grazie alle moderne tecnologie, quelle stesse che permettono di passare dalla progettazione alla produzione di una vettura in soli tre anni contro i sei di

un tempo. Ma anche tenendo conto di questo fattore, tredici anni di vendite sono e restano un traguardo raggiunto da molte altre vetture.

L'«Ardea» già al suo esordio aveva stupito il mercato: motore a quattro cilindri a stretto e sospensioni anteriori indipendenti erano peculiarità quasi uniche se si considera che erano appannaggio di un'auto di classe media caratterizzata inoltre da un'abitabilità elevata e da un confort superiore. Nulla di strano, dunque, se il successo si rise per anni alla piccola e raffinata Lancia





nto di  
e sono  
la non  
stupito  
ri a V  
endenti  
consi-  
auto di  
a un'a-  
eriore.  
sso ar-  
Lancia

e nulla da eccepire se anche noi facciamo partire il nostro confronto fra «Ardea» e «Y» proprio dall'esame dell'abitabilità. La nuova Lancia, pur risultando poco più lunga dell'«Ardea» (circa otto centimetri) è più larga di oltre trenta e vanta carreggiate assai più ampie. Se potessimo sovrapporre le due auto, la «Y» risulterebbe più «quadrata» sia nella foggia sia negli appoggi al terreno: una connotazione, quest'ultima, sottolineata anche dal passo, più corto rispetto alla veterana di circa sei cm. Tradotto in pratica, ciò significa maggior

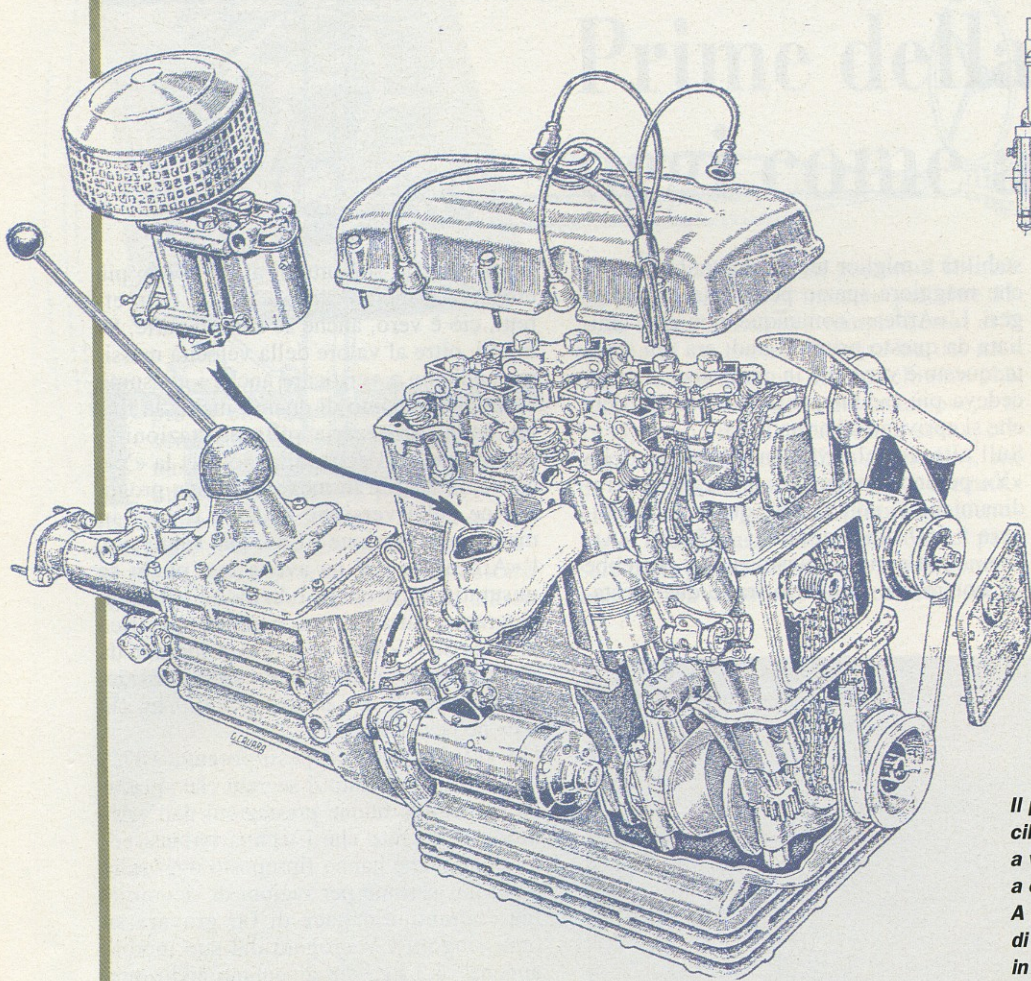
stabilità e miglior tenuta di strada, ma anche maggiore spazio per pilota e passeggeri. L'«Ardea», comunque, non esce umiliata da questo primo round: era più stretta, questo è vero, ma in compenso vi si accedeva più facilmente grazie alle portiere che si aprivano ad armadio. Sull'altezza relativamente limitata della «Y» pesano ovviamente le esigenze aerodinamiche e, non a caso, quest'ultima supera i 160 km/h contro i 105 dell'«Ardea». Qualcuno a questo punto potrebbe far notare che il divario fra le due presta-

zioni è legato soprattutto ai 30 CV in più erogati dal motore della «Y 1.2» e, in effetti, ciò è vero, anche se solo in parte. Se infatti, oltre al valore della velocità massima andiamo a verificare anche i consumi, ci rendiamo conto di quanto incida la forma della carrozzeria sulle prestazioni e, soprattutto, sull'economia globale: la «Y», consuma il 25% in meno della sua progenitrice nella versione «1.2» e il 14% in meno nella versione «1.4». Dal canto suo, l'«Ardea» di CV ne aveva ben pochi se misurati con il metro odierno. Negli anni Quaranta, tuttavia, una potenza specifica di circa 32 CV/litro poteva considerarsi da vettura sportiva, soprattutto se si considera che il peso era di appena 780 kg (la «Y» ne pesa 860 kg).

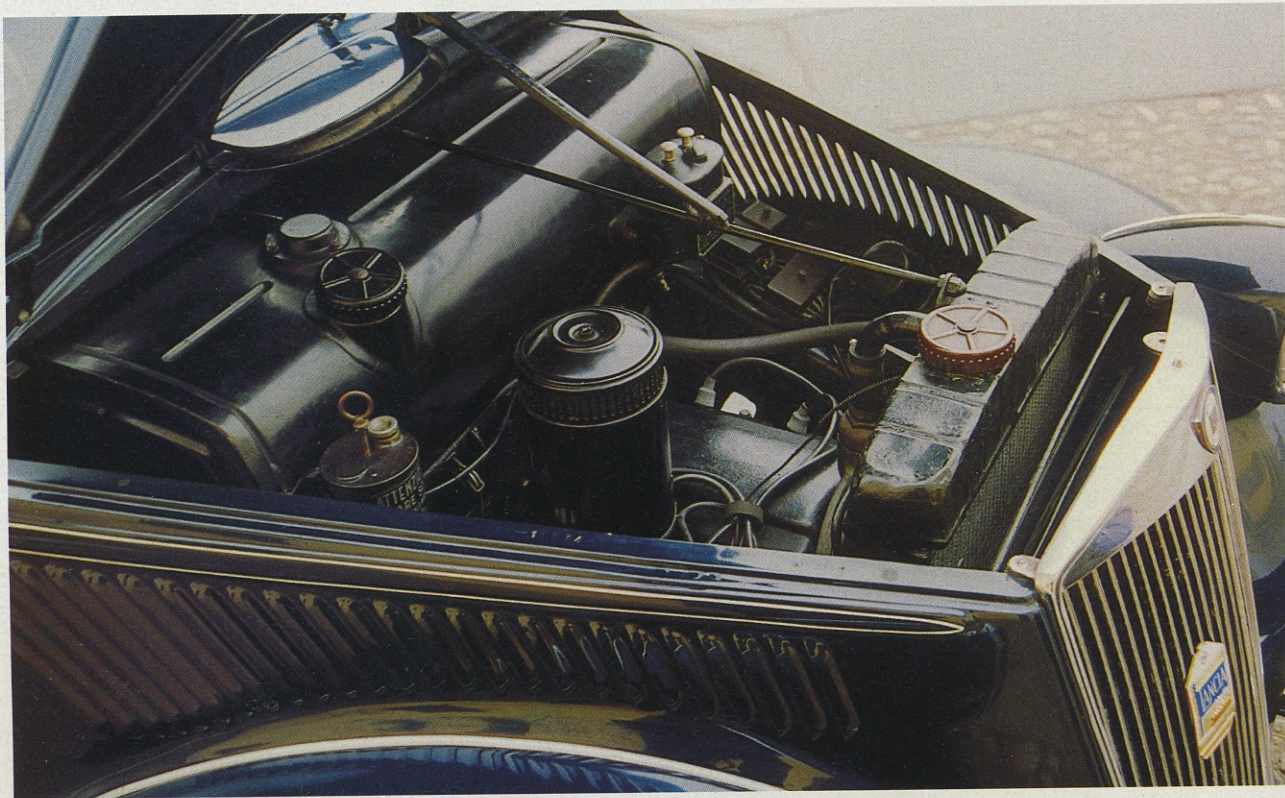
Un valido rapporto peso/potenza (27,1 kg/CV) era del resto il segreto che si celava dietro alle buone prestazioni dell'«Ardea», un segreto che i tecnici torinesi conoscono e che hanno riproposto oggi sulla «Y», più pesante per ragioni di sicurezza, ma comunque capace di far gravare su ogni singolo CV erogato dal suo motore appena 14,3 kg, che diventano addirittura 11,5 nella versione «1.4». Ma torniamo al peso dell'«Ardea», legato in gran parte alla geometria del suo motore. In tale ambito, la nostra nonnina non ha rivali e può letteralmente «stracciare» tutti i quattro cilindri in linea oggi sul mercato. Grazie alla disposizione a V stretto dei cilindri, il piccolo propulsore Lancia garantisce infatti forme raccolte e compatte che hanno permesso ai suoi progettisti di limitarne il peso a soli 79 kg. La foggia del motore, inoltre, ha consentito la riduzione della lunghezza dell'albero motore e, di conseguenza delle sollecitazioni flessionali. Da qui la possibilità di ridurre da cinque a tre il numero dei supporti di banco e di limitare di conseguenza le perdite per attrito. A fronte di una miriade di motori equipaggiati con distribuzioni ad aste e bilancieri, il propulsore della piccola Lancia sfoggiava infine una distribuzione quasi monoalbero, soluzione resa possibile proprio dalla particolare disposizione dei cilindri. L'albero a camme era infatti collocato sulla testa fra le due bancate, una soluzione che ha permesso di accorciare e di alleggerire al mas-



**Il family feeling Lancia è evidente soprattutto nel frontale, dominato dal classico scudetto della Casa torinese rivisitato in chiave moderna sulla «Y». Sopra, la meccanica dell'«Ardea» con motore anteriore e trazione posteriore.**



*Il propulsore dell'«Ardea» è un quattro cilindri a V stretto con distribuzione a valvole inclinate comandate da un albero a camme posto al centro della testata. A destra, il semplice e funzionale posto di guida con tachimetro contachilometri in mezzo al cruscotto, proprio come sulla «Y».*



simo le aste e i bilanceri garantendo il raggiungimento di regimi di rotazione superiori ai 4500 giri, un limite che allora era riservato alle vetture sportive. Questa capacità di «lavorare» ad alto regime era legata anche al dimensionamento equilibrato e più o meno quadro del rapporto corsa-alesaggio, un parametro che sulla «Y» varia moltissimo passando dal motore di 1240 cm<sup>3</sup> a quello da 1370 cm<sup>3</sup>. Nel primo caso i tecnici torinesi hanno voluto evidentemente privilegiare l'elasticità di marcia disegnando un propulsore a corsa lunga, mentre nel secondo caso hanno dovuto aumentare l'alesaggio per far posto alla terza valvola di aspirazione. Dodici valvole sono ovviamente una caratteristica che l'«Ardea» non poteva certo vantare, così come non poteva disporre dei freni a disco sulle quattro ruote con ABS o delle sospensioni indipendenti sull'asse posteriore. A questo proposito, la Lancia aveva deciso all'epoca di adottare uno schema a ponte rigido in considerazione dei sovraccarichi che probabilmente l'utenza avrebbe imposto alla vettura. Non va dimenticato infatti che alla fine degli anni Trenta per la maggior parte delle famiglie italiane l'auto era ancora un lusso e le famiglie numerose. Da qui la necessità di poter trasportare tutto e tutti senza che si innescassero cedimenti, lasciando al solo ponte anteriore il compito di garantire il giusto confort di marcia. Davanti, in effetti, vi erano le sospensioni indipendenti, conformate secon-

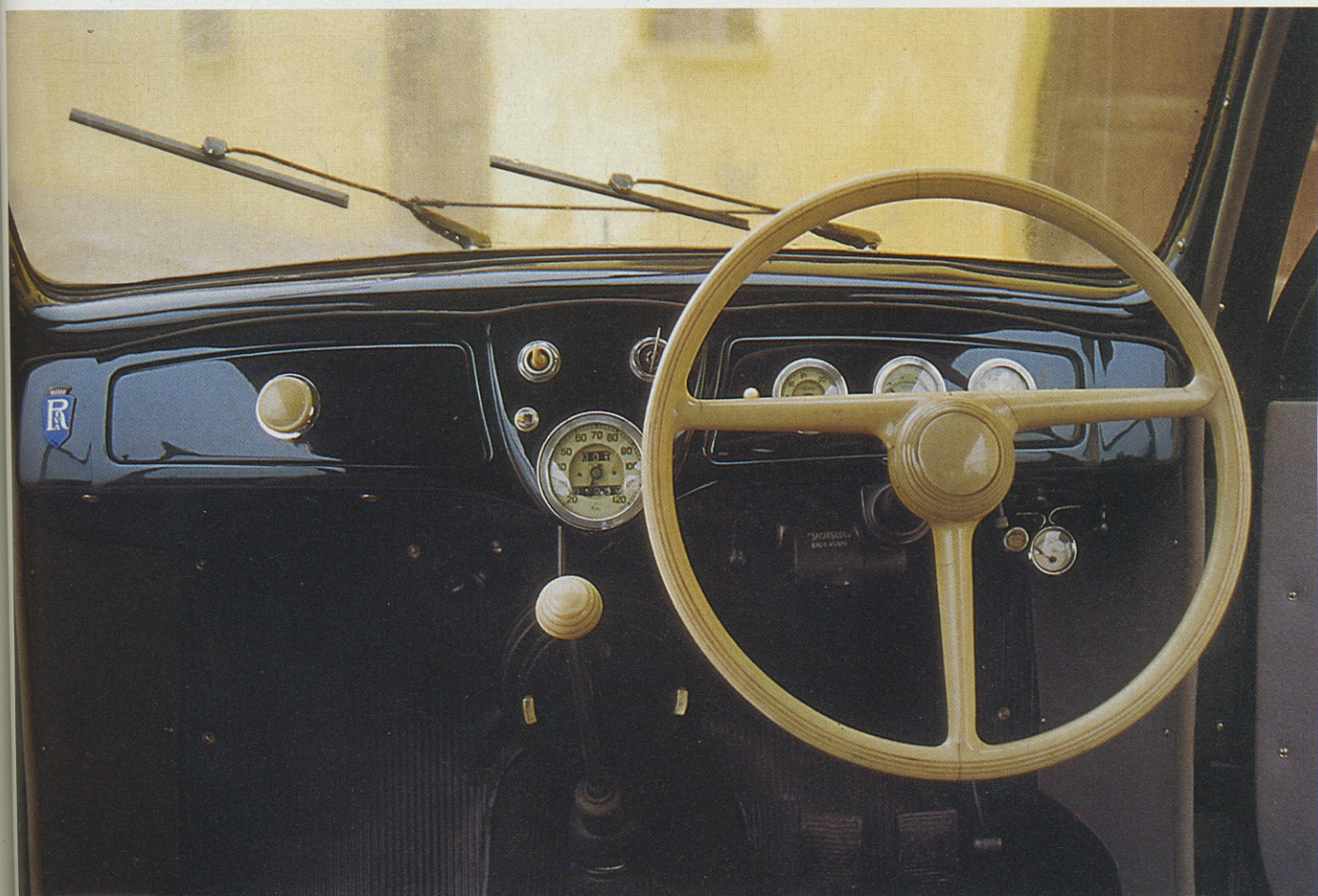


do uno schema tipicamente Lancia. Le ruote erano collegate da una barra rigida ma potevano oscillare separatamente in quanto sospese mediante un sistema di molle elicoidali e ammortizzatori idraulici. Ne derivava una struttura semplice e robusta e al tempo stesso molto affidabile, dote che di fatto è ancor oggi lodata da quanti hanno avuto un'«Ardea», nonché dagli appassionati di automobili d'epoca. Due parole infine sul cambio, che l'«Ardea» proponeva a quattro rapporti sulla

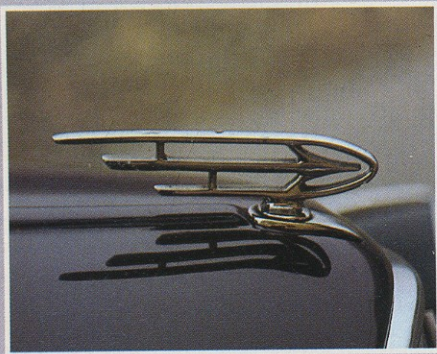
prima e seconda versione e che divenne a cinque marce a partire dalla terza serie. La «Y» di marce ne ha cinque e sono previste versioni con cambio a sei rapporti per l'utenza più sportiva e a trasmissione automatica a variazione continua per gli amanti del confort.

In definitiva, un confronto dal quale l'«Ardea» non esce sopraffatta dalla sua erede ideale, ma addirittura rivalutata sia nei contenuti tecnici sia nelle soluzioni costruttive.

*Furio Oldani*







*Impressioni di guida*

LANCIA «ARDEA» E «Y»

# Cinquant'anni cinquanta km/h in più



**Q**uasi sessant'anni separano la Lancia «Ardea» e la «Y». Una vita. Per un'automobile, poi, molto di più. Cosa è cambiato in oltre mezzo secolo per le quattro ruote è cosa nota: sono stati inventati molti congegni per rendere più comoda, sicura e confortevole la guida, le potenze dei motori sono aumentate anche del 100% a parità di cilindrata, i freni frenano davvero e così via.

Cosa accomuna la «Ardea» e la «Y» è presto detto: innanzitutto il marchio, e poi la filosofia: quella di costruire una vettura con motore di piccola cilindrata (intorno al litro) dotata di finiture di classe e di un'immagine elegante e di prestigio. Guardandole da vicino, sulla pista dell'Automotive Safety Centre di *Quattroruote* a Vairano di Vidigulfo (Pavia), si possono scoprire straordinarie somiglianze. Nelle fiancate, per esempio, il profilo laterale, metallico sull'«Ardea» e in gomma

sulla «Y», si abbassa nella parte posteriore delle due vetture per poi fermarsi poco sopra al paraurti. Il cofano si restringe verso la mascherina per lasciar posto ai parafanghi, separati dalla carrozzeria nell'«Ardea» e parte integrante della scocca nella «Y». La classica calandra Lancia, rivista in chiave moderna dagli stilisti della Casa torinese, identifica immediatamente l'appartenza alla marca sia della «Y», sia dell'«Ardea». Dietro, l'andamento del portellone della «Y» ricorda la forma del coperchio del baule dell'«Ardea», e si potrebbe continuare ancora a trovare altre similitudini, prima fra tutte la presenza del tachimetro contachilometri al centro del cruscotto su tutti e due i modelli.

Al volante, invece, le analogie sono davvero poche, a cominciare dalle prestazioni, che, come è evidenziato nella tabella delle rilevazioni elaborata dal Centro Prove di *Quattroruote*, sono ovviamente tutte a favo-

re della più moderna «Y». In velocità, l'ultima è più rapida di circa 53 km/h (103 km/h contro 103 km/h) e da fermo a 100 km/h guadagna addirittura più di 37 secondi (15,1 secondi contro 42,3).

L'esemplare di «Ardea» della nostra prova ha il numero di telaio 16534, appartiene alla quarta serie, (totale delle sole vetture prodotte tra il 1939 e il 1953: 22.541), è prodotta nel 1951 ed è verniciata nel classico blu Lancia, con interni in panno (un vero classico...). Questo modello si distingue da quelli d'anteguerra per il cambio a 5 rapporti, il lunotto più grande in un unico pezzo, l'impianto elettrico a 12 Volt. Apriamo le portiere, che sono incernate «ad armadio» per un più facile accesso: al volante si scopre una posizione di guida (a destra) un po' insolita e caratterizzata dal piantone dello sterzo spostato verso il lato della vettura. I comandi sono tutti

La maneggevolezza è la principale qualità sia dell'«Ardea», sia della «Y». Quest'ultima ha però una guida molto più facile e brillante, grazie alla buona potenza del propulsore e all'utile servosterzo. Qui a fianco, l'indicatore di direzione a bacchetta dell'«Ardea», in voga fino all'uscita del Codice della Strada del '59.



tata di mano, con la chiave per il contatto in mezzo al cruscotto e la leva per innescare il motorino d'avviamento all'estrema destra, accanto allo starter e al rubinetto del serbatoio del carburante. Davanti al pilota vi sono tre piccoli strumenti, che indicano rispettivamente il livello della benzina, la pressione dell'olio e l'ora. Cerchiamo inutilmente i comandi per il riscaldamento, ma scopriamo con rammarico che non esiste. Incredibile. All'inizio degli anni Cinquanta si viaggiava ancora d'inverno con la coperta sulle ginocchia e i vetri ghiacciati. C'è invece una deliziosa tendina per il lunotto che si comanda dal posto di guida tirando un cordino posto sul cielo dell'abitacolo e che conferisce ai posti posteriori un'atmosfera del tutto particolare e riservata.

Per partire, dunque, giriamo la chiavetta e tiriamo la leva. Innestiamo la prima e l'«Ardea» (a proposito, una volta di diceva Ar-

dea, e solo dopo la seconda guerra mondiale si è generalizzata la lettura in Ardéa) si muove silenziosamente, grazie alle caratteristiche del motore a quattro cilindri a V. Le marce (cinque) si innestano con relativa facilità, occorre soltanto attendere che il motore scenda un po' di giri per essere sicuri di non «grattare», soprattutto in fase di scalata. Le marce sono molto vicine tra loro e le velocità massime che si possono toccare nei vari rapporti sono limitate: 28 km/h in prima, 50 km/h in seconda, 76 km/h in terza, 108 km/h in IV, mentre la quinta, leggermente demoltiplicata, è da considerare una marcia di riposo. Il propulsore è però pronto e, almeno nelle prime centinaia di metri, offre un discreto spunto. Per toccare velocità più elevate occorre invece un certo lancio, ma, ad ogni buon conto, dopo un chilometro si è praticamente vicini alla «massima», di poco superiore ai 100 orari. All'epoca

queste prestazioni erano invece giudicate più che soddisfacenti, soprattutto negli anni precedenti la guerra. La rivista *Auto Italiana*, il 30 novembre del 1939, scriveva: «Lo spunto in partenza è impetuoso, almeno pari a quello delle sue consorelle maggiori: il motore sale di giri molto rapidamente e tocca agevolmente vertici elevati (4800 giri). Vi è una grande facilità di attingere le massime velocità con breve lancio e ciò è rimarchevole in una vettura di così piccola cilindrata. E sempre alla stessa indovinata caratteristica si deve il poter viaggiare sul rallentato, in presa diretta, senza strappi, senza sforzo, senza rumori».

Guidare l'«Ardea» è comunque molto facile, lo sterzo risponde bene, i freni sono adeguati alle prestazioni, la tenuta di strada molto buona. Ancora «Auto Italiana» dell'epoca esprimeva un giudizio esaltante sul comportamento in curva: «L'aderenza alla strada è

## LE RILEVAZIONI

### CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 4° C, umidità 60%, vento da 0 a 0,5 metri/sec.  
 Peso durante le rilevazioni  
 (pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):  
 kg 945 (Ardea) e kg 1086 (Y 1.2)

### ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo:  
 Ardea: **sec. 46,2** (vel. d'uscita km/h **101,300**)  
 Y 1.2: **sec. 36,6** (vel. d'uscita km/h **137,400**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Ardea	Y 1.2
0 - 40	4,7	3,0
0 - 60	10,5	6,0
0 - 80	21,6	9,9
0 - 100	42,3	15,1
0 - 120	-	23,6

### VELOCITÀ MASSIMA

Ardea: km/h **103,305** in IV marcia  
 Y 1.2: km/h **156,402** in IV marcia

### RIPRESA

1 km con partenza da 40 km/h:  
 Ardea: **sec. 52,6** (vel. d'uscita km/h **100,500**) in IV  
 Y 1.2: **sec. 38,4** (vel. d'uscita km/h **133,900**) in IV

### FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	Ardea	Y 1.2
60	23,6	15,2
80	42,5	27,0
100	67,8	42,2
120	-	60,8
140	-	82,8

assoluta, in tutte le condizioni, abbiamo tentato, sterzando decisamente in curva e sotto freno, di sentir sbandare la coda, ma senza riuscirci... insomma, una tenuta di strada una dolcezza, un'obbedienza e una sicurezza di manovra estremamente piacevoli». La classe dell'«Ardea» è poi tale che non invita certo a manovre inopportune e a stridere le gomme in curva, è un'auto che va portata con gentilezza ed educazione come si addiceva (e si addice a un vero lancista), e come precisava un quotidiano dell'epoca: «Sapreste dirmi perché chiunque è al volante d'una Lancia prende lo spetto d'un guidatore d'eccezione? Per lo stesso motivo per cui una toilette di Christian Dior trasforma ipso facto una mediocre donnina in un essere ideale». Parole che fanno sorridere, ma che hanno un fondo di vero ancora oggi. Anche al volante della nuovissima «Y» ci si sente un po' sulle righe, fuori dalla mischia delle utilitarie. La «Y» si guida con dolcezza, grazie al suo sterzo, all'immediata risposta dell'acceleratore, al cambio preciso. In più il cruscotto al centro e la linea personale ed elegante fanno davvero un'auto di classe superiore.

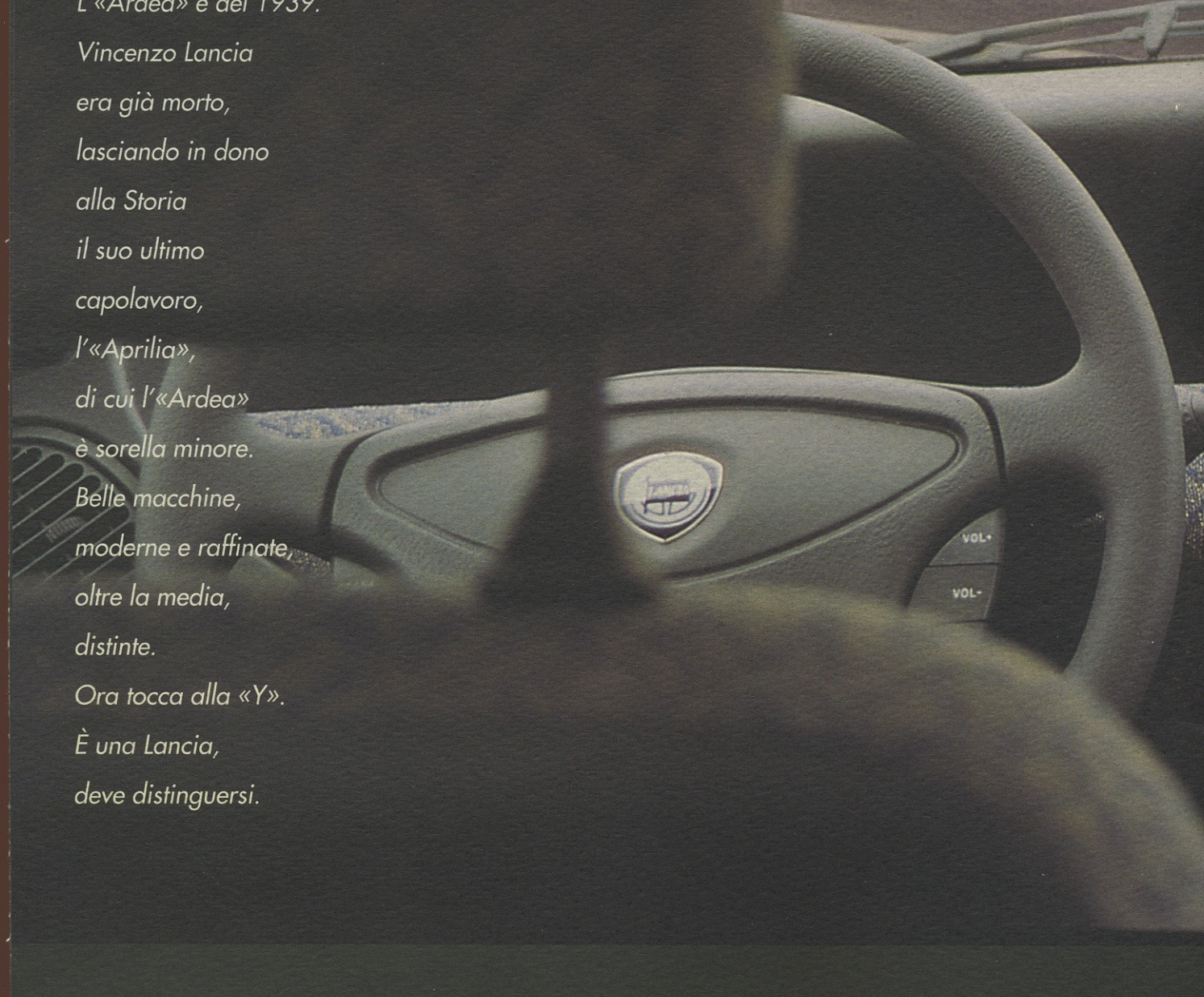
*Alfredo Alber*





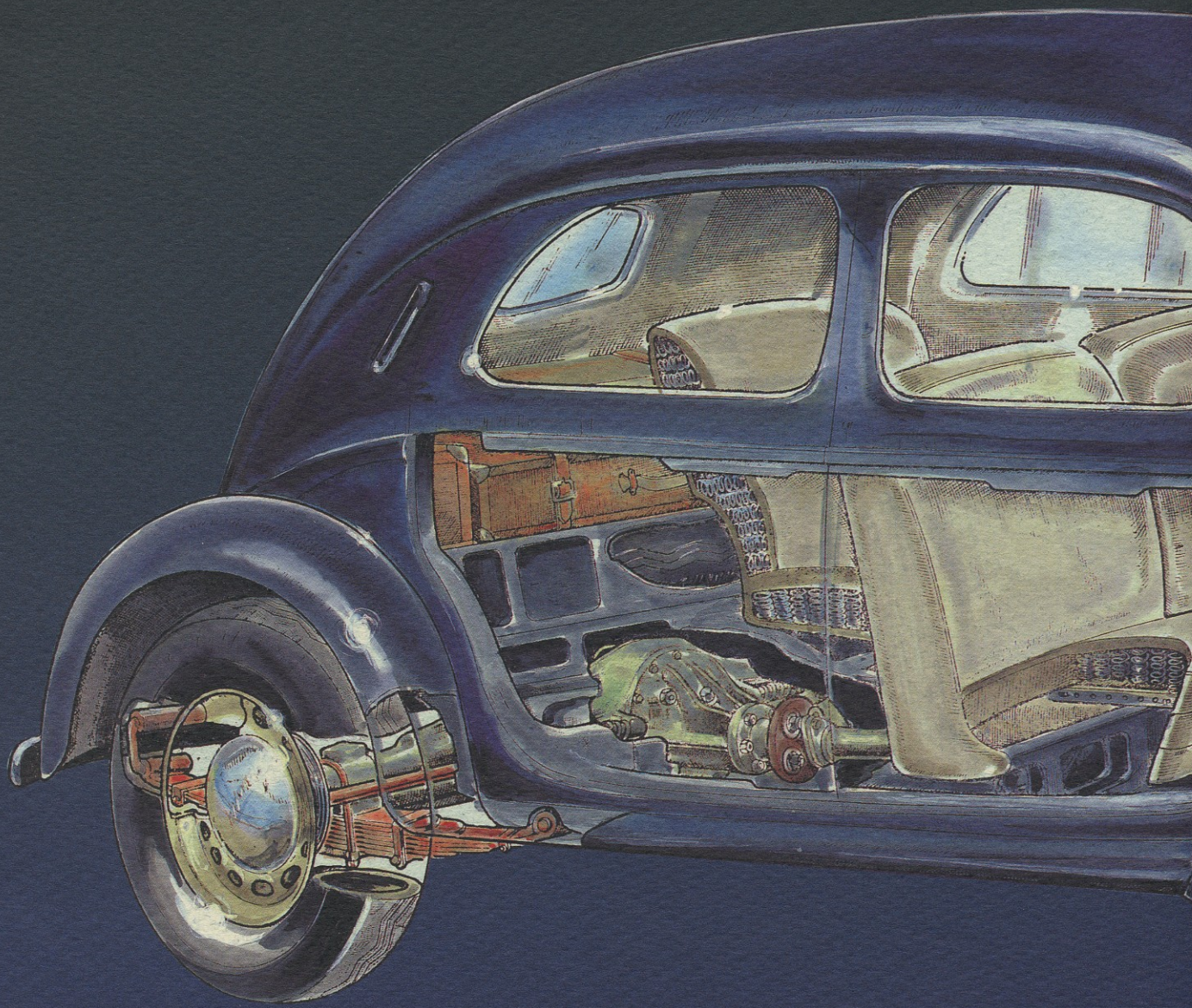
*L*a piccola

Lancia. Un tema  
caro al grande  
Vincenzo, il fondatore.  
Lo propose nel 1933,  
con l'«Augusta».  
L'«Ardea» è del 1939.  
Vincenzo Lancia  
era già morto,  
lasciando in dono  
alla Storia  
il suo ultimo  
capolavoro,  
l'«Aprilia»,  
di cui l'«Ardea»  
è sorella minore.  
Belle macchine,  
moderne e raffinate,  
oltre la media,  
distinte.  
Ora tocca alla «Y».  
È una Lancia,  
deve distinguersi.





La Galleria di  
**RUOTECLASSICHE**



**RUOTECLASSICHE**

*Lancia Ardea*

