

L'UTILITARIA DAL SANGUE BLU

La Lancia Augusta

La prima anticipazione di una nuova vettura in preparazione presso le officine Lancia di via Monginevro a Torino fu pubblicata su Auto Italiana del 10 agosto 1932: *“Una nuova Lancia mignon?”* era il titolo dell’articolo. *“La notizia che Vincenzo Lancia stia studiando la vetturessa fa in questi giorni il giro degli ambienti bene informati”*. Vetturessa, ossia la vettura utilitaria (termine che fu coniato proprio in quegli anni), un mito per il mercato italiano, che già cominciava a risentire della crisi delle esportazioni, in deciso calo per il disastro economico mondiale susseguente al venerdì nero di Wall Street. L’articolo continuava scrivendo: *“Non sappiamo né se Lancia intende sul serio affrontare il problema della piccola vettura economica né quali caratteristiche commerciali avrà la nuova eventuale creazione. Sappiamo invece che il tipo sperimentale già allestito è una macchina che avrà molte affinità con la serie Artena-Astura: niente trazione anteriore, raffreddamento ad aria, cilindri a stella, guida in centro o altre soluzioni clamorosamente rivoluzionarie”*. Il 1932 era stato un anno – spartiacque nella produzione automobilistica nazionale: era infatti uscita l’attesissima Fiat 508 Balilla, uno dei primi prodotti Fiat pensati per il difficile mercato interno che, proprio a causa della crisi economica mondiale, stava acquistando un’importanza che fino a quel momento non aveva mai avuto. Le vetture utilitarie diventano protagoniste del riassetto del mercato automobilistico, un mercato che in Italia la Fiat copre per il 90% delle vendite, un dato impressionante che non ha riscontri nel mondo. Qualche anno prima la Ford, all’apice del suo successo e che vantava una produzione 40 volte superiore a quella della Fiat, controlla meno del 60% del mercato interno; allo stesso mondo la Citroen, che fabbrica il doppio delle vetture costruite da Fiat, non supera in Francia il 30%. La Lancia era riuscita a non farsi schiacciare scegliendo una politica costruttiva incentrata sulla differenziazione. Astura e Artena, vetture di grossa cilindrata, mantenevano gli elevati standard di qualità che avevano sempre contraddistinto la produzione Lancia, così come la continua ricerca dell’eccellenza tecnica. Ciò permise all’azienda tra la fine degli anni venti e il secondo conflitto mondiale di ritagliarsi il 10% del mercato nazionale, posizionandosi al secondo posto tra le case automobilistiche italiane. Ma pur orientandosi sempre su vetture di grande finitura e raffinatezza tecnica, seppe anche dare prova di grande elasticità costruttiva, proprio con la “vetturessa” a cui accennava Auto Italiana, anche se fu una definizione rapidamente abbandonata perché riduttiva,. Nel 1932 la gamma dei modelli offerti era varia come non mai negli anni precedenti, a partire dalla grande Dilambda, destinata prevalentemente ai mercati esteri, per giungere alle citate Astura e Artena. Era già allo studio una evoluzione dell’Astura che avrebbe potuto decretare la scomparsa della Dilambda, sul cui smercio pesava sempre più la contrazione delle esportazioni. Se non per allargare, almeno per mantenere la propria quota di penetrazione sul mercato interno emerse chiaramente la necessità di presentare un modello utilitario: magari non nel prezzo d’acquisto, ma per lo meno ai fini fiscali e dei costi di gestione. Non si trattava certamente di dedicarsi alla produzione di massa: in tal caso, la Lancia rischiava una troppo forte

contrapposizione con la Fiat. Tuttavia l'idea di preparare una vettura di dimensioni limitate a scocca portante, studiata per il mercato interno, affascinava da tempo Vincenzo Lancia e i suoi progettisti. I primi disegni risalgono al 1930; due anni più tardi i primi esemplari sperimentali dell'Augusta avevano già all'attivo decine di migliaia di chilometri. Dettaglio non trascurabile, risale a quegli anni la realizzazione di un piano di modernizzazione degli impianti con cui la Lancia introduce la lavorazione in linea. Cresceva infatti la domanda di produzioni standardizzate e calava, di conseguenza, la richiesta di carrozzerie speciali, imponendo il soddisfacimento del *“duplice scopo di sistemare razionalmente gli impianti per la produzione di carrozzerie di serie e di evitare il grave inconveniente del traino di veicoli da uno stabilimento all'altro”****. Fino a quel momento, infatti, gli chassis che uscivano da via Caraglio (area nel borgo San Paolo a Torino, acquistata da Lancia nel 1911 rilevandola dalla Fides) dovevano essere rimorchiati per circa un chilometro fino a corso Racconigi, dove si montavano le carrozzerie. La razionalizzazione produttiva, invece, permise tra il 1932 e il 1934 una sensibile crescita percentuale delle carrozzerie rispetto agli chassis (dal 42 al 61%).

La presentazione di un nuovo modello Lancia ha sempre suscitato un brusio eccitato, perché dalla Casa torinese ci si aspetta sempre qualche sensazionale soluzione controcorrente. Anche stavolta la Casa seppe giocare bene le sue carte, miscelando mistero e indiscrezioni, in modo da suscitare grandi aspettative. Per solleticare ulteriormente l'eccitazione suscitata, la Lancia decise di presentare il nuovo modello al Salone di Parigi, che tradizionalmente chiude la stagione dei grandi Saloni, alla fine del 1932; e stimolò la curiosità di tecnici e pubblico impedendo a tutti una visione ravvicinata della vettura. *“La stessa casa costruttrice ha però dichiarato che questa presentazione non deve affatto considerarsi di carattere commerciale, in quanto è molto prematura rispetto alla regolare messa in serie del modello: considerazioni di varia indole hanno costretto la Lancia a non trascurare il Salone parigino, per quanto la sua data sia intempestiva. Per le stesse ragioni ha assolutamente negato a tutta la stampa italiana, periodica e quotidiana, specializzata e non, qualsiasi notizia sui dettagli tecnici della macchina, invitandoci a pubblicare unicamente che la Lancia presenterà a Parigi un nuovo tipo di vettura leggera”*. Non era dato di conoscerne nemmeno il nome, anche se la stampa la battezzò “Vespa” (per amor di cronaca fu Auto Italiana ad arrogarsi il merito di questo scherzoso appellativo, “più che altro il frutto della nostra fantasia, il quale ha fatto il giro del mondo”). Leggenda vuole che quando i giornalisti di quella rivista la ebbero davanti agli occhi, non ritennero congruo un nome così scherzoso e più adatto ad una vetturetta economica; anzi, le vollero conferire un nome solenne, degno della sua importanza: proposero Augusta, e, a quanto si raccontò, Vincenzo Lancia accettò (AI, aprile, 1933, pag. 125). L'uscita ufficiale fu nella primavera del 1933 (la produzione era partita a gennaio), e venne accolta fin da subito molto bene, sia come critica sia come vendite, tanto da mettere la Lancia al riparo da ogni rischio di crisi. Vetturetta utilitaria non la si poteva certo definire: costava 19.500 lire, che salivano a 24.000 con gli accessori, più del doppio della Balilla (10.800 lire), per la quale già occorrevano due anni di stipendio di un operaio specializzato. Ma se la piccola Fiat

non era a buon mercato, il prezzo della Lancia era paragonabile a quello di un appartamento di città, dunque al di fuori della portata di una vasta domanda. I costi di produzione inoltre erano elevati e tali da non consentire alti margini di profitto. Però era comunque definibile vetturina, per la sua piccola cilindrata, 1200 cmc; per la potenza tassabile, 14 HP, con un carico fiscale di 636 lire all'anno; per i consumi ridotti, 9/10 litri per 100 km; per il peso ridotto, 835 kg, che a sua volta portava con sé bassi consumi di gomme e freni. Si trattava di una vettura per cui è legittimo utilizzare l'usurato termine di "straordinaria": nel senso letterale di fuori dall'ordinario. Era originale l'insieme telaio-carrozzeria, la sospensione anteriore, particolari della sospensione posteriore, lo sterzo, particolari del freno, il motore, la sospensione del blocco motore, il ponte posteriore. Fu la prima berlina al mondo ad essere dotata di carrozzeria portante e di portabagagli incorporato accessibile dall'esterno, oltre a disporre di numerose altre innovazioni di grande importanza per la tecnica automobilistica. Ecco cosa ne scrisse l'ing. Gino Cabutti, editorialista per Motor Italia: *"Vettura leggera a quattro posti, molto bassa, di carreggiata stretta, di passo moderatamente lungo. Se è bassa può essere stretta, pure conservando la necessaria stabilità. Se è bassa e stretta ha una sezione maestra limitata, quindi presenta poca resistenza all'aria, anche senza che la profilatura sia spinta oltre i limiti consentiti dai modelli normali di carrozzerie. Buona penetrazione significa velocità elevata senza bisogno di enorme potenza...Le dimensioni generali piuttosto ridotte danno pure la leggerezza, tanto vantaggiosa per ottenere una pronta accelerazione e superare le salite in buona andatura. Leggerezza poi è sinonimo di economia nel consumo di benzina, d'olio, di pneumatici. Una macchina leggera e di piccola sezione maestra sarà veloce anche se il motore è relativamente piccolo. E col motore piccolo la vettura è poco tassata"*. In altre parole, la quadratura del cerchio.

Vediamola da vicino. La carrozzeria, interamente metallica e prolungata all'avanti per supportare il motore e l'avantreno, è monoblocco, e adempie alla duplice funzione di telaio e carrozzeria. Vincenzo ritorna quindi con la Augusta, dieci anni dopo la rivoluzionaria Lambda, ad un unico blocco indeformabile in cui integra anche il baule posteriore: è il definitivo ritorno della Lancia alla carrozzeria portante. Sui tre modelli precedenti l'Augusta – la Dilambda, l'Artena e l'Astura – si era preferita la soluzione del telaio separato, per due considerazioni: il problema, fino a quel momento non risolto, di dotare di carrozzeria portante il modello a guida interna (la berlina), e il desiderio di consentire la costruzione di carrozzerie speciali, che solamente un telaio separato può permettere. Da una parte però il gusto e le esigenze degli automobilisti, e dall'altra i progressi della tecnica permisero il ritorno alla soluzione presentata già dieci anni prima, stavolta con struttura a guida interna. Dunque, la prima al mondo, in grado di presentare una massima rigidità torsionale pur con un peso ridotto. Durante la progettazione, però, si presentò una difficoltà. Il limitato ingombro longitudinale previsto per il nuovo modello, che doveva essere a quattro porte secondo il chiaro dettato di Vincenzo Lancia, determinava una larghezza di queste ultime insufficiente a garantire una comoda accessibilità al sedile posteriore. Nacque così l'idea di cernierare le porte in posizione opposta l'una all'altra, e di abolire il tradizionale montante centrale, secondo una disposizione

brevettata. Le porte risultarono sospese con silent-block, e non collaboranti. Una soluzione geniale, ma che fu impugnata da una importante fabbrica americana di carrozzerie, la Budd, che ne vantò la priorità insieme alla struttura stessa del pianale cassa-carrozzeria, in particolare del tunnel centrale di irrigidimento dove passa l'albero di trasmissione. La battaglia legale si trascinò poco tempo, per la verità, perché fu facile per la Lancia dimostrare che i brevetti contestati erano precedenti a quelli americani: la struttura del pianale, poi, era stata depositata fin dai tempi della Lambda.

Dalla carrozzeria portante così progettata scaturì una linea pulita, tesa, caratterizzata dal cofano lungo e stretto, che conferiva alla vettura modernità ed agilità, pur rimanendo nei canoni classici della casa. I primi disegni erano più avveniristici, ma addirittura rivoluzionari quelli depositati come brevetto il 30 aprile 1934, cioè quando l'Augusta era sul mercato da tempo, che prefiguravano una "vettura automobile con tre posti frontali". Questa forma così aerodinamica rimase purtroppo allo stadio di progetto (ma servì alla progettazione della Aprilia). Nel design poi realizzato, invece, la linea presentava parabrezza e radiatore inclinati (il primo, con cristalli temperati di sicurezza, era inclinato del 25%) e tetto apribile, con un pannello rigido scorrevole. Il baule posteriore era chiuso da un coperchio a cerniere, collocate in basso, su cui era agganciata la ruota di ricambio; era abbassabile facilmente grazie ad una maniglia centrale e soprattutto ad un dispositivo di equilibraggio compensante il peso del coperchio stesso e della ruota, in modo da evitare la tendenza a cadere violentemente al momento dell'apertura e da risalire quasi automaticamente in fase di chiusura. La macchina veniva consegnata insieme a due valigie di dimensioni studiate per adattarsi perfettamente al baule, una raffinatezza degna di una Rolls Royce. Nel vano era previsto lo spazio anche per la borsa degli attrezzi, il martinetto e il girabarchino (per lo smontaggio delle ruote). Il serbatoio era invece sistemato nella parte anteriore, per una capacità di 40 litri. Una crociera ad X rinforzava la base della macchina, conferendole grande rigidità; attraverso il centro della crociera passava l'albero tubolare di trasmissione, dotato alle estremità di giunti flessibili Hardy. L'automobile risultava molto bassa, altro particolare che richiamava alla memoria la Lambda: il pavimento è a soli 33 cm da terra, mentre la distanza minima dal suolo è di 17 cm. L'ingombro trasversale misura 1,41 m. e quello longitudinale 3,895, peso totale 835 kg., altezza 1,54 m. : dimensioni che possono far pensare ad una Fiat 509 un po' abbassata ed allungata.

La sospensione anteriore è del tipo indipendente, idraulica con foderi telescopici e molle a sezione quadra (simile a quella montata su Artina e Astura); quella posteriore invece a balestre fulcrate davanti su silent-bloc e dietro mediante biscottini a perni su rulli (cioè senza necessità di frequenti lubrificazioni), e ammortizzatori a compasso di tipo a frizione. La Lancia sicuramente vanta una priorità nell'adozione della sospensione indipendente; se all'epoca dell'Augusta anche altre grandi case europee, come Peugeot, Mercedes e Delage, l'avevano adottata, l'esperienza decennale Lancia e il suo progetto originale ne facevano ancora un "unicum" quanto ad efficienza e robustezza. Anche la differenza di concezione del telaio rendeva molto diversi gli esiti in termini di maneggevolezza e tenuta di strada. La piccola Lancia, al suo

apparire, fu confrontata con l'altrettanto piccola Citroen, a carrozzeria anch'essa interamente metallica, ma fissata a mezzo di bulloni ad un telaio detto bloctube, perché con longheroni e con traverse a sezione rettangolare. Il nuovo modello francese, pur adottando una sospensione anteriore di tipo comune, era presentato come molto all'avanguardia per leggerezza e resistenza: ma risultò largamente inferiore al confronto con la concorrente italiana, per resistenza alla torsione, oscillazioni e sollecitazioni, proprio a causa del carente collegamento tra i due elementi telaio-carrozzeria, e la ridotta ammortizzazione delle oscillazioni della sospensione.

La notevole potenza rispetto al peso (più di 35 HP per soli, abbiamo visto, 835 kg) permetteva uno straordinario comportamento in salita, con in più la sicurezza dei freni a comando idraulico. Molto ricca la dotazione del cruscotto: da sinistra, vi era la manetta della ruota libera*, l'interruttore per le lampadine del cruscotto, la spia della dinamo, l'orologio, la luce cruscotto e il comando d'avviamento sul carburatore, l'indicatore della benzina, la freccia, il commutatore a chiavetta (accensione, illuminazione), il tachimetro, un'altra luce cruscotto e l'acceleratore a mano, la spia della freccia, l'interruttore delle luci di stazionamento, ed infine il turetto a fungo per aprire o chiudere il rubinetto della benzina. Nel motore, uno speciale filtro d'olio "autoclean" a lamelle si ripuliva automaticamente ad ogni pressione del pedale della frizione. Radiatore provvisto di schermatura a lame comandata da termostato a cera; batteria d'accumulatori da 6 volt montata nel parafiamma (lato motore); due circuiti indipendenti per i fari. *"Oggettivamente dobbiamo dire che la macchina è quasi perfetta – scriveva ancora Gino Cabutti nel già citato articolo di Motor Italia – Pronosticarle un grande successo è quasi superfluo. La macchina non avrà bisogno di imporsi vincendo la concorrenza, poiché non costituisce un doppione d'alcun altro modello sul mercato. Riempie un vuoto e costituisce il prototipo di una nuova classe di vetture"*.

Al Salone di Milano del 1934 fu presentato un nuovo telaio dell'Augusta, il tipo 234 specialmente concepito per i carrozzieri. Conservava le precedenti caratteristiche meccaniche (ossia, motore monoblocco a V stretto con 4 cilindri di 69,85 x 88 e cilindrata di 1200 cc; valvole in testa con albero di distribuzione nel carter, comandato da catena a rulli a tenditore automatico; carburatore Zenith a starter, lubrificazione forzata con filtro a pulitura automatica, sospensione del motore oscillante su balestra con ammortizzatori "silent-bloc", accensione a spinterogeno con impianto Bosch a 6 volt, frizione monodisco a secco, cambio nel blocco a 4 velocità con terza silenziosa, trasmissione ad albero scoperto con due giunti flessibili, ponte con coppia conica ipoide, ruota libera di serie che consentiva l'uso del cambio senza la frizione, sospensione anteriore indipendente, posteriore con balestre su cuscinetti a rulli, freni idraulici con tamburi d'alluminio e freno a mano sulle ruote posteriori...) ma con alcune novità. Era nuovo il telaio scatolato comprendente il parafiamma e il pianale; nuovo il gruppo calandra/radiatore, più inclinato; nuova la sistemazione posteriore del serbatoio, nuovi i paraurti monolama e nuove infine le ruote a raggi metallici con mozzi Rudge Whitworth, pur conservanti le gomme Supercomfort Michelin 140 x 40. Oltre a questo chassis, su cui si basava il

nuovissimo cabriolet allestito dalla Casa stessa, di disegno Farina, al Salone erano anche presenti la berlina normale standard tipo 231 a 4 posti del 1933 (rimase in produzione ancora fino alla fine dell'anno) e la nuova berlina di lusso tipo 231 L, pure a quattro posti, caratterizzata dal doppio filetto all'altezza della linea di cintura, vetri antivento superiori, parafanghi anteriori più avvolgenti e nuovi allestimenti di carrozzeria. La trasformabile di serie era offerta al costo di 24.250 lire, contro le 19.500 della berlina normale, una differenza di quasi cinquemila lire che persisteva persino nella quotazione delle vetture usate, che generalmente costavano dal 60 al 75% del prezzo di quelle nuove. Nel caso del cabriolet Lancia, e a differenza con le altre fuori serie, non vi era grande variazione di peso rispetto alla berlina, perciò le prestazioni in salita e in ripresa non ne venivano influenzate in maniera rilevante.

Sul telaio messo a disposizione dei carrozzieri lavorarono alcune tra le più grandi firme di allora. Ghia, per esempio, nell'inverno 1936 offriva una berlina 4 posti, uno spider coupé due posti, uno spider cabriolet 2 posti; nello stesso anno proponeva una berlina su telaio Augusta anche la Bertone, che già due anni prima aveva presentato la berlina "Super luminosa" su telaio Augusta, con tetto apribile brevettato e "cristalli superiori panoramici provvisti di tendine anti-luce, ruote di scorta posteriori incorporate parzialmente nella carrozzeria, ventilazione a cristalli orientabili". Nel 1934 la Viotti aveva realizzato una berlina equipaggiata con il tetto scorrevole Webasto; e la Touring espose al Salone di Milano un cabriolet con mantice a chiusura istantanea ed automatica. Una Augusta Boneschi ottenne la Coppa d'Onore al Concorso Internazionale Coppa d'Oro Principessa di Piemonte (settembre 1934) e altrettanto vinse l'Augusta allestita da Casaro e disegnata da Revelli. La Casaro conseguì anche un 1° Premio Coppa d'Oro al Concorso di Villa d'Olmo, con una guida interna Gran Sport. Ma vi furono anche fuoriserie della Balbo (coupé spider ed altre), degli Stabilimenti Farina (cabriolet 2 posti), di Pinin Farina (coupé royal), di Castagna (trasformabile 2 porte)...

Dal dicembre 1934 cessò la differenziazione tra tipo "standard" e tipo "lusso", a favore di un tipo solo definito "unificato", che riprendeva molti dettagli del modello più lussuoso e che rimase in produzione per altri due anni.

Di Augusta, tra il 1933 e il 1937, furono costruite 14.108 unità, suddivise nelle due versioni 231 e 231 Lusso. Si devono poi aggiungere 3110 esemplari di autotelaio a pianale, il tipo 234, nonché circa 3.000 vetture (2500 berline 231, 500 telai 234) costruite in Francia, nello stabilimento di Bonneuil-sur-Marne, sotto il nome di Belna. Infatti, sull'agguerrito mercato francese, a cui la Lancia guardava con molto interesse, la penetrazione commerciale annua restò sempre circoscritta ad una ristretta cerchia di circa 2.000 appassionati "lancisti". Da non dimenticare, infine, le vittorie sportive: per esempio quelle di classe 1500 alla Mille Miglia del 1934 e al Giro automobilistico d'Italia Coppa d'Oro del Littorio del 1935 e la Targa Florio.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

2006

Si ringrazia per la preziosa consulenza Umberto Del Corona, Presidente Registro Lancia Augusta.

- ruota libera: dispositivo montato su tutte le vetture senza sovrapprezzo, che rendeva possibili consumi molti bassi, anche se era parecchio discusso perché produceva una maggiore usura dei freni, in quanto privava il conducente dell'effetto frenante del motore.
- ** “La fabbrica di Borgo San Paolo dalle origini al 1939” di A. Barocci, , in “Le carte scoperte”, F. Angelo Libri, Milano, 1990

Bibliografia

- “Augusta. Modello economico di lusso”, di F. Bernabò, in “Lancia”, n. 7, primavera 1962
Auto Italiana 1932 – 1940
Motor Italia 1932 – 1936
Motori Aero Cicli & Sports, 1932
“100 italiane vive”, di A.T. Anselmi, Editoriale Domus, Milano, 1962
“Per una storia economica della Lancia”, di F. Amatori, in “Le carte scoperte”, F. Angelo Libri, Milano, 1990
“L'industria automobilistica internazionale”, di G. Volpato, Cedam, Padova, 1983
“Tutte le Lancia 1907-1993”, Editoriale Domus, 1993