

# LANCIA DELTA

La tradizione continua  
La tradition va de l'avant  
Tradition goes on  
Die Tradition geht weiter

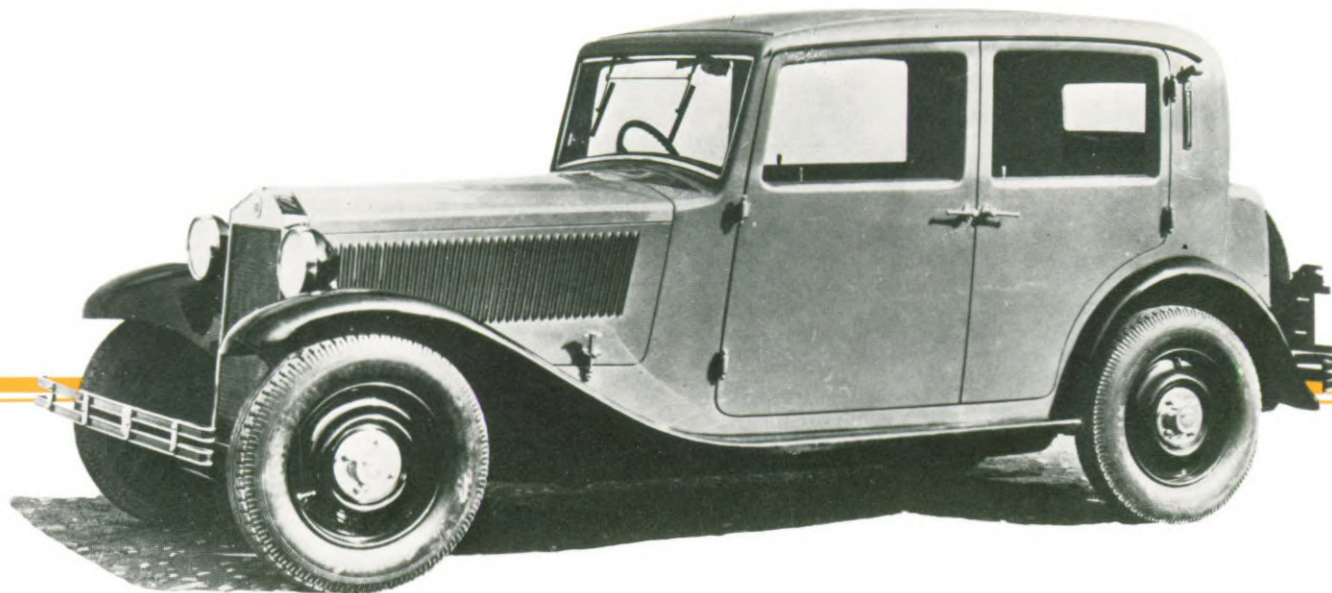




# LANCIA DELTA

La tradizione continua  
La tradition va de l'avant  
Tradition goes on  
Die Tradition geht weiter





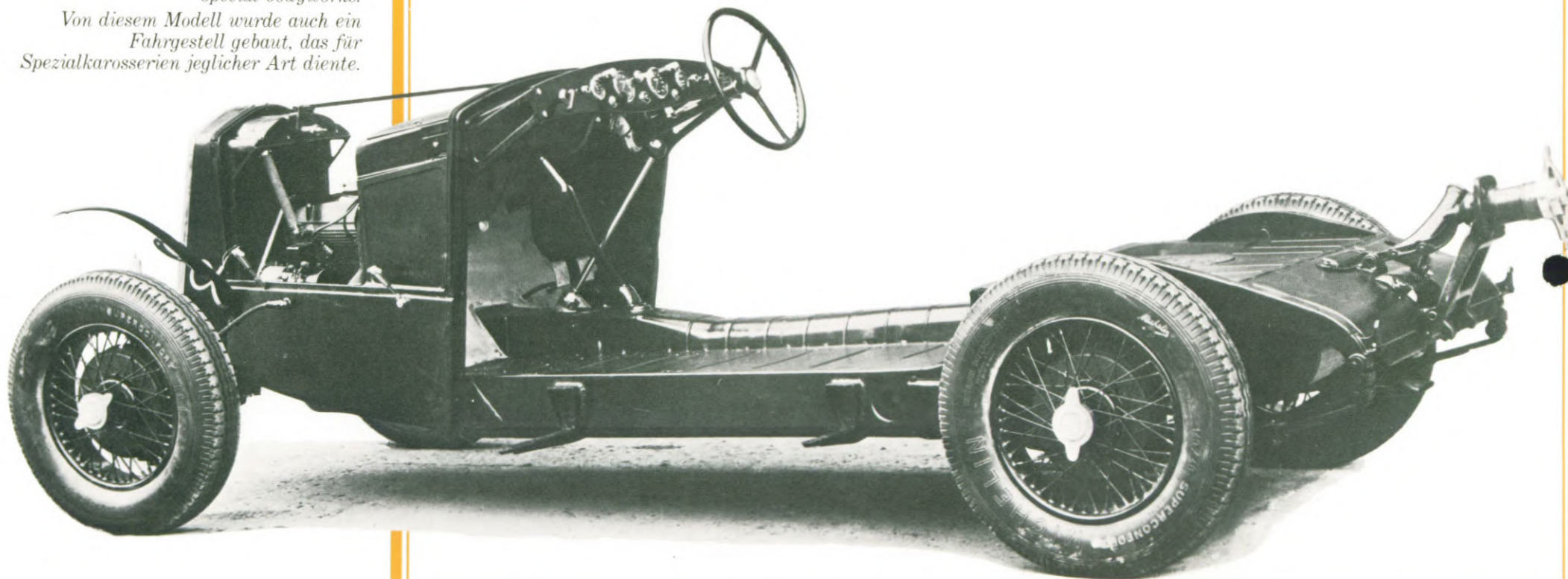
*Augusta*

*Di questo modello venne prodotto anche un autotelaio nudo che servi di base per carrozzerie speciali di ogni tipo.*

*De ce modèle on construisit un châssis nu sur la base duquel prirent leur forme des carrosseries spéciales de tout genre.*

*A chassis of this model was also produced, which was used as a basis for all sorts of special bodyworks.*

*Von diesem Modell wurde auch ein Fahrgestell gebaut, das für Spezialkarosserien jeglicher Art diente.*



# L'AUGUSTA

Le associazioni più immediate e forti della nuova Delta con il passato della Lancia sono la Fulvia e più indietro ancora nel tempo l'Appia. Ma le radici della tradizione Lancia nel settore delle vetture di cilindrata contenuta affondano molto più lontano nella storia della Azienda. Mezzo secolo fa la crisi economica, che trasmigrando dagli Stati Uniti all'Europa segnò anche la fine delle grandi automobili, innescò nell'ancora scarso pubblico automobilistico nuove e più sensate esigenze, lasciando però sopravvivere un certo gusto per la raffinatezza della tecnica e dell'esecuzione. Fu in quell'epoca che Vincenzo Lancia pensò la sua "piccola" il cui prototipo venne presentato in anteprima, forse per saggiare le reazioni del pubblico, al salone dell'auto di Parigi nell'autunno del 1932 con lo stravagante nome di Belna. Fra le caratteristiche più originali della compatta ed elegante guida interna che in Italia si chiamò Augusta era anche la struttura autoportante, l'invenzione di Lancia che dieci anni prima aveva fatto della Lambda una delle auto più importanti nella storia dell'automobile. Il motore a 4 cilindri a V stretto (18

Les associations les plus immédiates et faciles de la nouvelle Delta avec le passé de Lancia sont la Fulvia et, plus loin dans le temps, l'Appia. Mais la tradition Lancia dans le secteur des voitures de cylindrée moyenne, est bien plus lointaine dans l'histoire de la Firma. Il y a une cinquantaine d'années, la crise économique qui s'étendait des Etats-Unis à travers l'Europe, marqua aussi la fin des grosses automobiles et amorça, dans l'encore faible public automobile, des exigences nouvelles et plus sensées, sans étouffer un certain goût pour la technique et l'exécution raffinées. Ce fut justement en cette époque que Vincenzo Lancia pensa à sa "petite" dont le prototype fut présenté en avant-première, peut-être pour sonder les réactions du public, au salon de l'automobile de Paris en automne 1932 avec le nom bizarre de "Belna" qui, en Italie, devint "Augusta". Parmi les caractéristiques les plus originales de cette compacte et élégante conduite intérieure ressortait la coque autoporteuse, l'invention de Lancia qui dix ans plus tôt avait fait de la Lambda une des voitures les plus importantes dans l'histoire de l'automobile.

The most immediate and readily appreciable associations between the new Delta and the past can be seen in the Fulvia and - further back still - the Appia. Yet Lancia's connection with the small capacity automobile has its roots much deeper in the firm's history. Fifty years ago, the depression crossed the Atlantic and sounded the death-knell of the custom-built automobile. While the as yet tiny motoring public took stock of its new, more deeply felt requirements, a certain penchant for refinements in both technique and manufacture persisted. It was in this period that Vincenzo Lancia thought up his "little" car. A preview of what he had in mind was presented to the public, perhaps to test their reactions, at the 1932 Paris Show, when the prototype was put on display with the fanciful name of "Belna" (in Italy it was called Augusta). This combined compact, elegant inside steering with a carrying structure, a Lancia invention that made the Lambda one of the most significant vehicles in automobile history ten years earlier. The tight V (18°) 4-cylinder engine had a capacity of 1196 cc and produced 35 HP at 4000 rpm. The gearbox had four forward speeds and

Die unmittelbarsten und einfachsten Verknüpfungen des neuen Delta mit der Vergangenheit der Lancia beziehen sich auf den Fulvia und noch weiter zurück auf den Appia. Doch die Wurzeln der Lancia-Tradition im Sektor der Wagen mit kleinerem Hubraum ragen sehr tief in die Geschichte der Firma. Vor einem halben Jahrhundert die Wirtschaftskrise, die auch das Ende der grossen Automobile bedeutete. Sie erweckte in dem noch kleinen Kreise der Automobilisten neue und vernünftiger Ansprüche, wobei jedoch ein gewisser Geschmack für die Feinheiten der Technik und der Fertigung überlebte. Gerade in dieser Zeit schuf Vincenzo Lancia seinen "Kleinen", dessen Prototyp als Vorpremiere auf dem Pariser Salon im Herbst 1932 mit dem extravaganten Namen Belna vorgestellt wurde. In Italien hiess er Augusta. Zu den originellsten Merkmalen des kompakten und eleganten Innenlenkers zählte auch der selbsttragende Aufbau, eine Erfindung von Lancia, die 10 Jahre vorher den Lambda zu einen der wichtigsten Wagen der Automobilgeschichte machte. Der Motor mit 4 Zylindern in engen V-Anordnung (18°) besass einen

gradi) aveva una cilindrata di 1196 cm<sup>3</sup> ed erogava 35 CV a 4000 giri il minuto. Il cambio era a quattro marce più retromarcia e i freni idraulici e la sospensione anteriore a ruote indipendenti costituivano caratteristiche assai esclusive per l'epoca. La lunghezza massima misurava quattro metri esatti con un peso a secco, grazie alla particolare struttura, di 780 chilogrammi. Per ricavare la doppia porta nella fiancata piuttosto corta, la portiera anteriore si apriva controvento e quella posteriore in senso opposto ed era stato eliminato il montante centrale. La velocità massima dell'Augusta superava di poco i 100 orari con un consumo attorno ai 10-11 litri di benzina per cento chilometri. Per brillantezza di motore, per la sua maneggevolezza e la tenuta di strada la nuova Lancia ebbe grande successo anche con i campioni del volante meritandosi l'apprezzamento di Tazio Nuvolari, di Chiron, di Brivio, di Dreyfus che la usavano per i loro spostamenti da un circuito all'altro. Dal 1933 al 1935 la Lancia Augusta venne prodotta in tre serie per un totale di 17.214 esemplari.

Le moteur à 4 cylindres en V étroit (18 degrés) avait une cylindrée de 1196 cm<sup>3</sup> et fournissait 35ch à 4000 tr/mn. La boîte de vitesses était à 4 rapports plus marche arrière. Les freins hydrauliques, la suspension AV à roues indépendantes représentaient des caractéristiques assez exclusives pour cette époque. La longueur maxi était de 4 mètres exacts avec un poids à vide, grâce à sa structure particulière, de 780 kg. Pour tirer deux portes du côté de caisse assez court, la porte AV s'ouvrait contre le vent et celle AR dans le sens opposé, tandis que le montant central avait été supprimé. La vitesse maxi de l'Augusta dépassait légèrement les 100 km/h avec une consommation d'essence d'environ 10 à 11 litres au cent.

Par son moteur brillant, par sa maniabilité et tenue de route, la nouvelle Lancia fut largement appréciée par des champions du volant de l'envergure de Tazio Nuvolari, Chiron, Brivio, Dreyfus qui l'utilisaient dans leurs déplacements d'un circuit à l'autre. De 1933 à 1935 la Lancia Augusta fut produite en trois séries pour un total de 17.214 exemplaires.

reverse. The hydraulic brakes and independent front suspension were very exclusive features for those days. The vehicle was exactly 4 metres and its dry weight was reduced to 780 kilos as a result of its particular build. To fit two door openings in the rather short side panel, the central pillar was dispensed with and the front and rear door opened in opposite directions. The maximum speed of the Augusta was just over 100 kph and it did about 10 kilometres to the litre. Its sprightly engine, easy handling and excellent roadholding qualities made the new Lancia a great favourite with racing drivers such as Tazio Nuvolari, Chiron, Brivio, and Dreyfus, who used it for their journeys from one racetrack to the next. Between 1933 and 1935, a total of 17,214 Augustas were manufactured in three series.

Hubraum von 1196 ccm und leistete 35 PS bei 4000 U/min. Das Vierganggetriebe mit Rückwärtsgang, die hydraulischen Bremsen und die einzeln aufgehängten Vorderräder stellten seinerzeit äusserst exklusive Merkmale dar. Die Länge über alles betrug genau vier Meter und das Trockengewicht, dank der besonderen Struktur, 780 Kilogramm. Um eine Doppeltür in der verhältnismässig kurzen Seitenflanke unterzubringen, wurden die Vordertüren vorn und die Hintertüren hinten angelenkt. Ferner entfiel der Mittelpfosten. Die Höchstgeschwindigkeit des Augusta lag wenig über 100 Stundenkilometer und der Verbrauch um die 10÷11 Liter Benzin pro hundert Kilometer. Wegen seines brillanten Motors, seiner Handlichkeit und Strassenlage verzeichnete der neue Lancia grossen Erfolg, auch mit den Rennfahrern, wie Tazio Nuvolari, Chiron, Brivio, Dreyfus, die ihn schätzten und ihn für die Fahrten von einer zur anderen Rundstrecke verwendeten. Von 1933 bis 1935 wurde der Lancia Augusta in drei Serien und insgesamt in 17.214 Exemplaren gebaut.

# L'APRILIA

Largamente innovativa nella concezione d'insieme e nei dettagli, l'Augusta non poteva però proporsi come successione della Lambda a un pubblico che, pure orientato verso cilindrate, dimensioni e prezzi più contenuti, era ancora attratto dalla esclusività della concezione e dalla raffinatezza di esecuzione che avevano appunto caratterizzato la Lambda.

Vincenzo Lancia si rimise subito al lavoro e nacque l'Aprilia, una berlina a 5 posti, molto leggera e estremamente avanzata nella impostazione meccanica e stilistica, in quella coerenza fra tecnica e stile che aveva sempre contraddistinto le sue macchine. Ancora una volta venne scelto il salone di Parigi per l'anteprima, nel 1936, del nuovo modello che apparve con il nome di "Ardenne", mentre la presentazione ufficiale dell'Aprilia avvenne nella primavera seguente, a Torino.

Il motore a 4 cilindri a V (17 gradi) di 1352 cm<sup>3</sup> erogava 48 CV al regime di 4300 giri il minuto (quindi una potenza specifica di circa 36 CV per litro) ed aveva un rapporto di compressione di 5,7:1. Il cambio era a 4 marce e il peso a secco attorno agli 800 chilogrammi. Novità importante la sospensione posteriore

Notablement innovatrice soit comme conception générale, soit dans les détails, l'Augusta ne pouvait être proposée comme continuatrice de la Lambda à un public qui, bien qu'orienté vers des cylindrées, des dimensions voire des prix plus contenus, éprouvait encore l'attrait pour l'exclusivité de la conception et la finesse d'exécution qui avaient justement caractérisé la Lambda.

Vincenzo Lancia reprit promptement son travail et donna le jour à l'Aprilia: Une berline 5 places très légère et extrêmement avancée comme conception mécanique et stylistique, fruit de la collaboration entre technique et style qui depuis toujours caractérise le produit Lancia. En 1936, le salon de Paris fut choisi une fois de plus pour l'avant-première d'un nouveau modèle; celui-ci fit son apparition sous le nom de "Ardenne" tandis que la présentation officielle de l'Aprilia eut lieu le printemps suivant à Turin.

Le moteur à 4 cylindres en V (17 degrés) de 1352 cm<sup>3</sup> débitait 48 ch au régime de 4300 tr/mn (donc une puissance spécifique d'environ 36 ch/litre) et son rapport volumétrique était de 5,7 à 1. La boîte de vitesses était à 4 rapports;

Yet the novelty of conception that characterised the Augusta, both as a whole and in its details, debarred it from the succession to the Lambda in the eyes of a public that, albeit thinking in terms of cubic capacity, size and price figures in a decidedly lower range, was still drawn to the exclusive features and the refinement that had been the hallmark of the older vehicle.

Vincenzo Lancia immediately went back to the drawing-board and the result was the Aprilia, a very light, 5-seater saloon with forward-looking mechanical features and styling, in keeping with the happy marriage between technical skill and style that had always distinguished his vehicles. Once again, the preview was held at Paris during the 1936 Show, where the new model was displayed with the name "Ardenne". The official presentation of the Aprilia took place in Turin in the following years.

Its 4-cylinder V (17°), 1352 cc engine produced 48 HP at 4300 rpm to give it a specific power rating of about 36 HP per litre, while its compression ratio was 5.7:1. There was a four-speed gearbox and the dry weight was about 800 kg. A

Mit vielen Neuerungen im Gesamtkonzept und in den Details konnte der Augusta jedoch nicht als Nachfolger des Lambda gegenüber einem Publikum auftreten, das, - obwohl auf mässigere Hubräume, Abmessungen und Preise ausgerichtet, immer noch von der Exklusivität der Konzeption und der Sorgfalt der Verarbeitung, die gerade den Lambda kennzeichneten, angezogen war.

Vincenzo Lancia begab sich sofort an die Arbeit und schuf den Aprilia, eine sehr leichte und in der mechanischen und stilistischen Auslegung äusserst fortschrittliche fünfsitzige Limousine, und zwar in jener Verbundenheit zwischen Technik und Stil, die seine Wagen immer kennzeichneten. 1936 wurde die Pariser Ausstellung wiederum für die Vorpremiere eines neuen Modelles gewählt, das unter dem Namen "Ardenne" vorgestellt wurde. Die offizielle Vorstellung mit dem Namen Aprilia erfolgte im darauffolgenden Frühjahr in Turin. Der Vierzylinder V-Motor (17°) von 1352 ccm leistete 48 PS bei 4300 U/min (also eine Literleistung von etwa 36 PS) und besass ein Verdichtungsverhältnis von 5,7:1. Vierganggetriebe, Leergewicht ohne

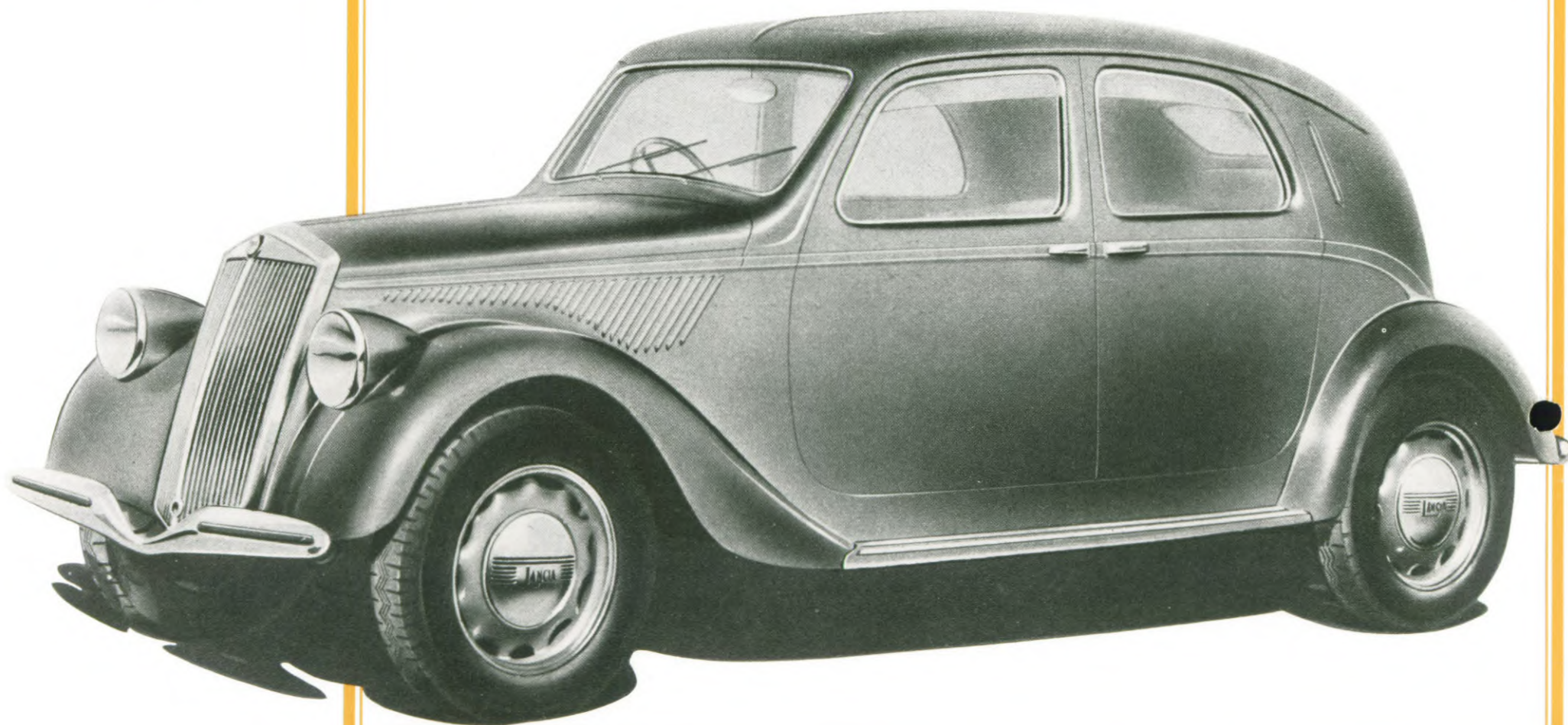


*Ardennes - Aprilia*  
*Profondamente innovatrice sotto tutti*  
*gli aspetti; fu l'ultima vettura concepita e*  
*sviluppata da Vincenzo Lancia.*

*Profondément innovatrice sous tous les*  
*points de vue, ce fut l'ultime voiture à être*  
*conçue et développée par Vincenzo Lancia.*

*Highly innovative in all respects, it was*  
*the last car conceived and developed*  
*entirely by Vincenzo Lancia.*

*Einführer grundlegender Neuerungen*  
*unter allen Gesichtspunkten. Die letzte*  
*Schöpfung von Vincenzo Lancia.*



indipendente, per cui l'Aprilia è una delle prime vetture del mondo a quattro ruote indipendenti. Altra innovazione d'avanguardia era costituita dai freni posteriori montati all'uscita del differenziale. Per la "piccola Lambda" Vincenzo Lancia aveva voluto puntare molto sull'aerodinamica e in effetti, dopo lunghe prove presso il Politecnico di Torino, la originale carrozzeria dell'Aprilia a due volumi e a coda rastremata aveva un Cx di 0,47, valore molto al di sotto del coefficiente di penetrazione medio delle berline di quell'epoca. Assieme al peso contenuto, questa qualità aerodinamica trovava riscontro nelle prestazioni della vettura: una velocità massima di 127 km/h e un consumo di 10 litri scarsi per 100 chilometri.

Con una lunghezza massima di 396 cm la carrozzeria era a quattro porte realizzate secondo il criterio inaugurato sulla Augusta, quindi senza montante centrale. Forse per essere troppo nuova, soprattutto nella forma, al principio l'Aprilia venne accolta con un certo scetticismo da parte dei critici e con perplessa sorpresa dal pubblico. Tanto che la vettura visse i suoi giorni migliori dopo la parentesi

avec un poids à vide de 800 kg, la vitesse maxi frôlait les 127 km/h. La suspension AR indépendante représentait une des plus grandes nouveautés: l'Aprilia fut donc une des premières voitures au monde à quatre roues indépendantes. Les freins AR montés à la sortie du différentiel représentaient une autre solution d'avant-garde.

Pour la "petite Lambda" Vincenzo Lancia avait misé beaucoup sur l'aérodynamique et après de longs essais auprès du Polytechnique de Turin, la carrosserie originale à deux blocs de l'Aprilia avec sa queue rétrécie, présentait un Cx de 0,47 qui était bien inférieur au coefficient de pénétration moyen des berlines de cette époque. Son poids contenu, sa ligne aérodynamique jouaient un rôle important à l'égard des performances: une vitesse maxi de 127 km/h avec une consommation de moins de 10 litres au cent.

La carrosserie, 396 cm hors-tout, était à 4 portes réalisées selon la solution inaugurée par l'Augusta. Peut-être était-elle trop nouvelle surtout par sa forme; il est de fait que l'Aprilia fut accueillie sceptiquement par la critique et avec un étonnement perplexe par le public. Par contre, cette voiture fit

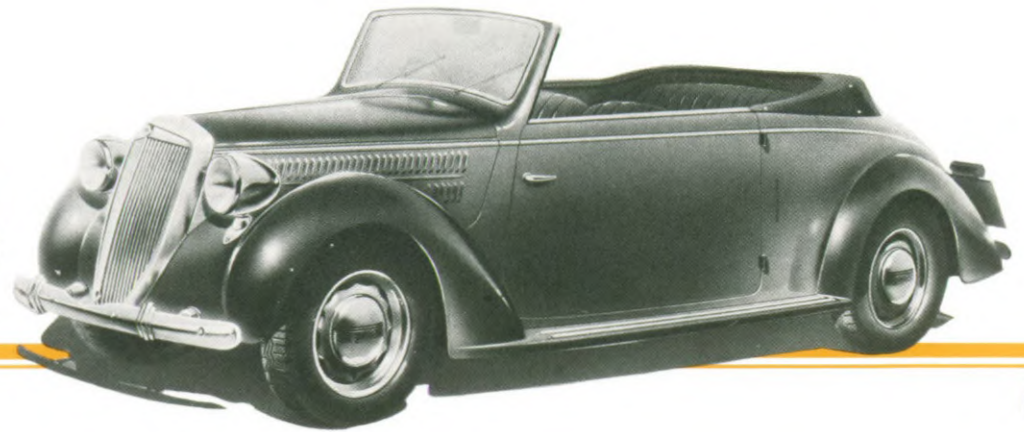
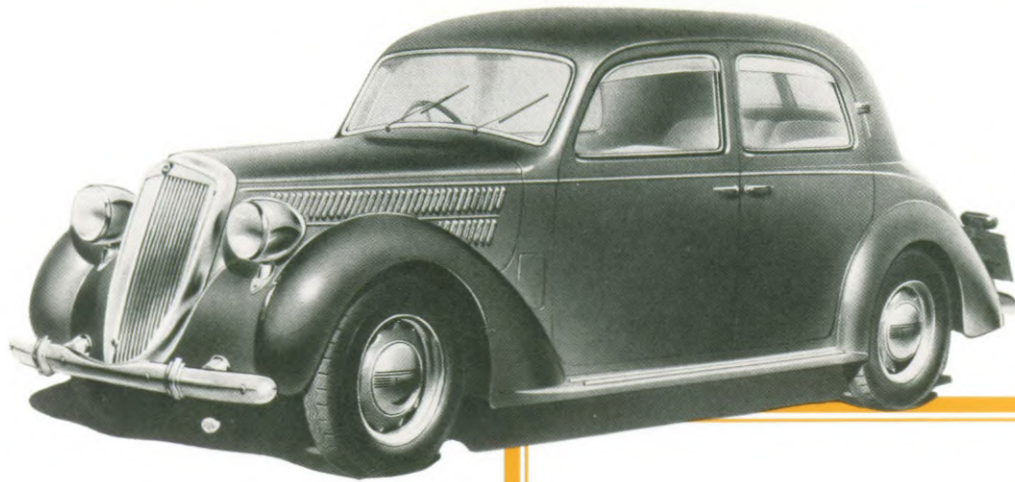
maximum speed of 127 kph could be reached by the Aprilia, whose independent rear suspension made it one of the first cars in the world to have four independent wheels. Another outstanding innovation were the inboard mounted rear brakes.

In the design of his "little Lambda", Vincenzo Lancia directed a lot of attention to the question of drag. Following long tests at the Turin Polytechnic, the vehicle's original two-box body and cutaway tail gave a penetration coefficient of 0.47, which was well below the average values for the saloons of the time. Coupled with its low weight the Aprilia's streamlined design enabled to reach a maximum speed of 127 kph and to cover 10 kilometres to the litre.

The 4-door body was 396 cm long and followed the pattern set by the Augusta in its absence of the central pillar. Perhaps because it was too new, particularly in shape, the Aprilia was first greeted by a certain scepticism on the part of the critics, and perplexity and surprise on that of the public at large, so much so that the vehicle had its heyday after the war, when the advantages offered by the way it

Füllungen 800 kg, Spitze 127 km/h. Eine wichtige Neuheit stellte die hintere Einzelradaufhängung dar. Dadurch war der Aprilia einer der ersten Wagen der Welt mit 4 einzeln aufgehängten Rädern. Eine weitere fortschrittliche Neuheit stellte die am Ausgleichgetriebeausgang sitzenden Hinterradbrem sen dar. Beim "kleinen Lambda" zielte Vincenzo Lancia auf die Aerodynamik und in der Tat, nach langen Versuchen bei der Technischen Hochschule in Turin, wies die originelle Zweibox-Karosserie mit Schrägheck des Aprilia einen Cw-Wert von 0,47 auf, ein Wert, der um etliches niedriger als der durchschnittliche Luftdurchdringungsbeiwert der Limousinen jener Zeit war. Zusammen mit dem mässigen Gewicht drückte sich diese aerodynamische Qualität in Fahrleistungen des Wagens aus: eine Höchstgeschwindigkeit von 127 km/h und ein Verbrauch von knapp 10 Liter pro 100 Kilometer.

Grösste Länge 396 cm, Karosserie mit 4 Türen wie beim Augusta, also ohne Mittelposten. Vielleicht weil er zu neu war, ganz besonders in der Form, wurde der Aprilia anfangs mit einer gewissen Skepsis seitens



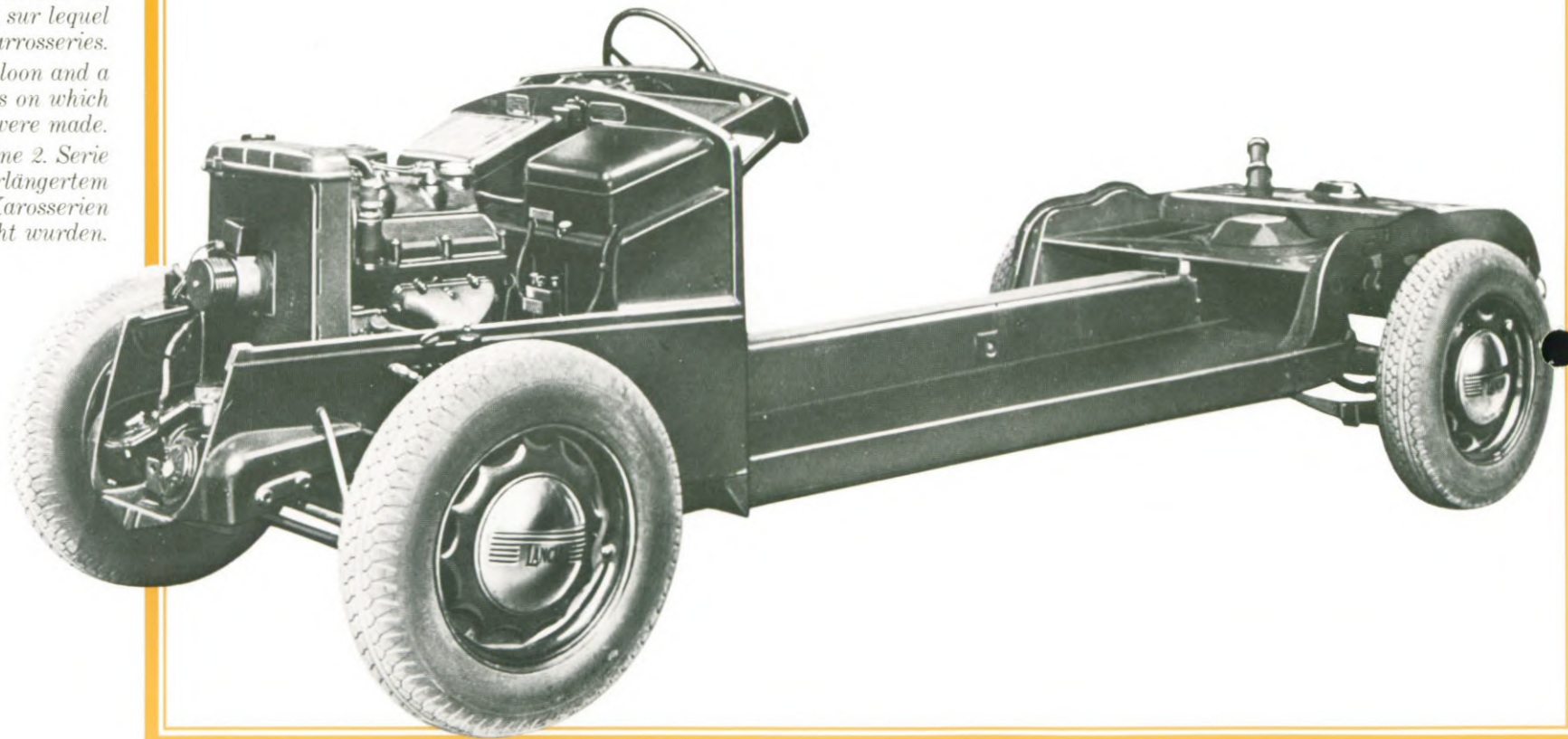
*Aprilia*

*Un cabriolet, una berlina 2<sup>a</sup> serie e  
l'autotelaio a passo allungato sul quale  
vennero realizzate splendide carrozzerie.*

*Un cabriolet, une berline 2e série et un  
châssis à empattement plus long sur lequel  
furent réalisées de splendides carrosseries.*

*A cabriolet, a 2nd series saloon and a  
longer wheelbase chassis on which  
wonderful bodyworks were made.*

*Ein Kabriolett, eine Limousine 2. Serie  
und ein Fahrgestell mit verlängertem  
Radstand; auf dem herrliche Karosserien  
verwirklicht wurden.*



della guerra, quando i vantaggi della costruzione ebbero modo di essere pienamente apprezzati. Nel 1939 apparve una seconda serie sulla quale la cilindrata del motore era stata portata a 1486 cm<sup>3</sup> lasciando però i vantaggi di questo incremento a favore della ripresa e della elasticità di motore, essendo già più che sufficienti le prestazioni velocistiche. Nella successione di altre due serie, l'Aprilia venne prodotta fino al principio del 1950 in 27.636 unità delle quali 7500 "vestite" dalla Pininfarina, dalla Bertone, dalla Vignale e da altre carrozzerie, favorite in queste loro realizzazioni dalla disponibilità di un pianale a lamiera scatolate. Anche l'Aprilia, come tutte le Lancia, ebbe fortuna in campo agonistico e, affidata a "Clienti", non ebbe rivali nella classe 1500.

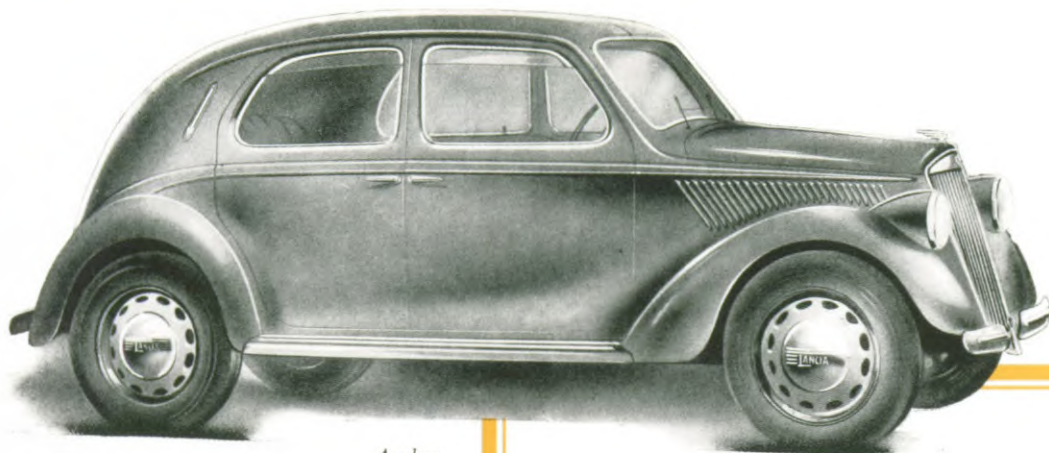
ses beaux jours après la guerre lorsque les avantages de sa conception eurent l'occasion d'être pleinement appréciés. En 1939, parut une deuxième série sur laquelle la cylindrée avait été portée à 1486 cm<sup>3</sup> uniquement au profit de la reprise et de la souplesse du moteur car les performances, du point de vue de la vitesse, étaient déjà plus que suffisantes. Dans la succession de deux autres séries, l'Aprilia fut produite, jusqu'en début 1950, à 27.636 exemplaires dont 7.500 "habillés" par Pininfarina, Bertone, Vignale et par d'autres carrossiers avantagés, dans leurs réalisations, par la disponibilité d'un plancher en tôles caissonnées. L'Aprilia, comme d'ailleurs toutes les Lancia, eut un grand succès dans le domaine de la compétition et, confiées à des "Clients", elle n'eut point de rival dans la catégorie 1500.

was constructed were better able to be appreciated.

A second series appeared in 1939 with an increased capacity of 1486 cc. The benefits of this increase, however, took the form of a livelier and more flexible engine, since the top speed was more than sufficient. In a further two series, the Aprilia was manufactured down to the beginning of 1950. A total of 27,636 units were produced, including 7500 with coachwork by Pininfarina, Bertone, Vignale and other bodybuilders, whose creations were made easier by the presence of the box-type, sheet metal underdeck. Like so many other Lancia cars, the Aprilia also had a successful sporting career. In the hands of "customers" there was not another vehicle to touch it in the 1500 class.

der Kritiker und mit perplexer Überraschung beim Publikum aufgenommen. Deshalb erlebte der Wagen seine besten Tage nach dem Kriege, als die Vorzüge seiner Konstruktion volle Anerkennung fanden.

1939 erschien eine zweite Serie, bei der der Hubraum des Motors auf 1486 ccm gebracht wurde, wobei die Vorteile dieser Erhöhung jedoch zu Gunsten des Durchzugsvermögens und der Elastizität des Motors gingen, da die Leistungen hinsichtlich Geschwindigkeiten mehr als ausreichend waren. In der Aufeinanderfolge weiterer zwei Serien wurden bis Anfang 1950 vom Aprilia 27.636 Exemplare hergestellt, von denen 7500 von Pininfarina, Bertone, Vignale und anderen Karosserieschneidern "eingekleidet" wurden. Bei diesen Verwirklichungen kam ihnen die Verfügbarkeit einer aus verschachteltem Stahlblech gefertigten Bodengruppe zugute. Auch der Aprilia, wie alle Lancia, hatte Glück bei sportlichen Veranstaltungen und in den Händen der Sport-Kunden fürchtete er keine Gegner in der 1500er Klasse.



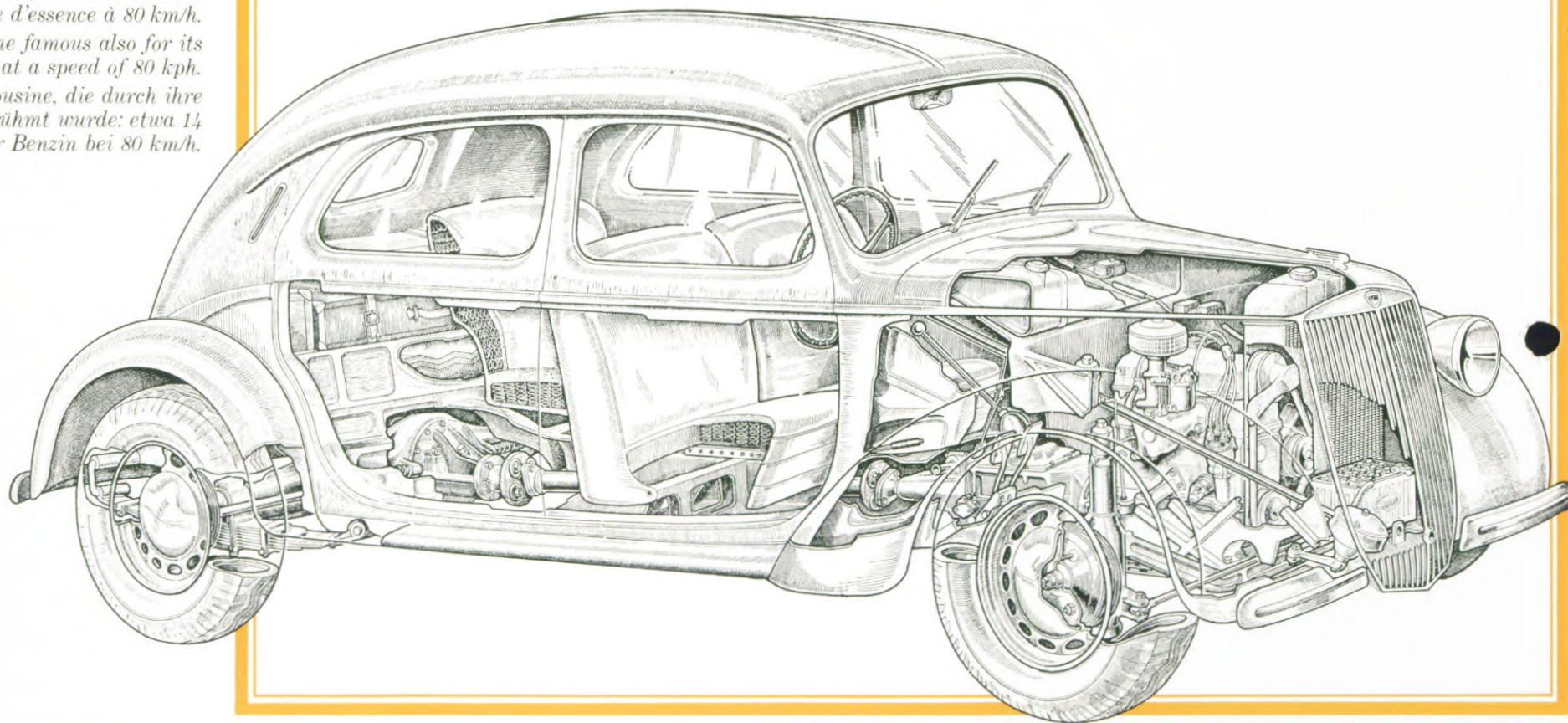
*Ardea*

*La berlina che diventò famosa anche per la sua economicità: circa 14 km con un litro di benzina alla velocità di 80 km/h.*

*La berline qui devint fameuse, entre autres, par sa sobriété: 14 km environ avec un litre d'essence à 80 km/h.*

*The saloon that became famous also for its economy: 14 km/l at a speed of 80 kph.*

*Die Limousine, die durch ihre Wirtschaftlichkeit berühmt wurde: etwa 14 km mit einem Liter Benzin bei 80 km/h.*



# L'ARDEA

L'Aprilia fu l'ultima vettura a portare la firma di Vincenzo Lancia, scomparso improvvisamente nel febbraio del '37, non ancora cinquantaseienne. Il patrimonio rappresentato dall'Aprilia era però troppo importante per non suggerire l'idea di una trasposizione degli stessi concetti a una vettura di più larga motorizzazione, quindi di minore prezzo e di costi più economici.

Venne così l'Ardea. La sua linea e la sua struttura ricordavano quelle dell'Aprilia, ma le dimensioni erano più contenute: 361 cm di lunghezza massima, 700 chilogrammi di peso. Conservando l'esclusività e la raffinatezza ormai indissolubilmente legate nelle reazioni del pubblico al marchio e all'immagine della Lancia, sul piano tecnico l'Ardea era stata semplificata: ad esempio alla sofisticata sospensione posteriore dell'Aprilia si era preferito un ponte monoblocco.

A quattro cilindri disposti a V (17 gradi), con camere di combustione emisferiche e comando della distribuzione ad albero a camme in testa, il motore aveva una cilindrata di 903 cm<sup>3</sup>, la più piccola nella storia della Lancia. Con una potenza di 29 CV a 4600 giri il

L'Aprilia fut la dernière voiture à porter la griffe de Vincenzo Lancia décédé subitement en février 1937, au seuil des 56 ans. Le patrimoine représenté par l'Aprilia était trop important pour ne pas faire jaillir l'idée d'un transfert de ses concepts sur une voiture de plus large motorisation donc plus à bon marché et aux coûts moins élevés.

C'est ainsi que naquit l'Ardea. Sa ligne et son architecture rappelaient celles de l'Aprilia, mais les dimensions étaient plus contenues: longueur maxi 361 cm, poids 750 kg. L'Ardea tout en gardant l'exclusivité et le raffinement désormais liés indissolublement dans les réactions du public à la marque et à l'image de Lancia, avait été simplifiée sur le plan technique: par exemple à la suspension AR sophistiquée de l'Aprilia, on avait préféré un pont monobloc.

Le moteur avec une cylindrée de 903 cm<sup>3</sup>, la plus faible dans l'histoire de Lancia, était à 4 cylindres en V (17 degrés) avec chambres de combustion hémisphériques et distribution commandée par un arbre à cames en tête. Avec une puissance de 29 ch à 4600 tr/mn, l'Ardea atteignait très rapidement la vitesse de pointe de 108 km/h. Les données concernant la

The Aprilia was the last car to bear the signature of Vincenzo Lancia, who died suddenly in February 1937 while still in his forties. Its heritage, however, was too imposing to fail to suggest the idea that the same concepts should be carried over to a more popular car, one that would be cheaper to buy and less expensive to run.

The result was the Ardea. Its lines and constructional features were those of the Aprilia, but it was lighter (750 kg) and not so long (361 cm overall). While retaining the exclusive appearance and refinement by now indelibly associated with the Lancia image and trade mark in the mind of the public, the Ardea was much simpler from the technical standpoint. The sophisticated rear suspension of the Aprilia, for example, was replaced by an integral rear axle.

The 903 cc, 4-cylinder V (17°) engine was the smallest in Lancia's history. It had hemispherical combustion chambers and a camshaft timing gear mounted in the head. Its 29 HP at 4600 rpm gave the Ardea a quickly reachable top speed of 108 kph. Fuel consumption was exceptionally low at less than 7 litres per 100 km. Once again, this

Der Aprilia war die letzte Schöpfung von Vincenzo Lancia. Der noch nicht Sechsfundfünfzigjährige verschied unverhofft im Februar 1937. Das vom Aprilia dargestellte Vermögen war jedoch zu wichtig, um nicht auf die Idee zu kommen, dieselben Konzepte auf einen Wagen mit grösseren Absatzmöglichkeiten, d.h., mit einem geringeren Preis und grösserer Wirtschaftlichkeit zu übertragen.

So entstand der Ardea. Seine Linie und seine Struktur erinnerten an die des Aprilia, jedoch mit kompakteren Abmessungen: grösste Länge 361 cm, Gewicht 750 kg. Unter Beibehaltung der Exklusivität und der Feinheiten, bereits unlösbar mit den Reaktionen des Publikums, mit der Marke und dem Image der Lancia verbunden, ist der Ardea auf der technischen Ebene vereinfacht worden, so z.B. ist an Stelle der aufwendigen Hinterradaufhängung des Aprilia eine Hinterachsbrücke bevorzugt worden.

Mit vier Zylindern in V-Anordnung (17°), halbkugelförmigen Brennkammern und obenliegender Nockenwelle hat der Motor einen Gesamthubraum von 903 ccm, d.h., den kleinsten in der Geschichte der Lancia. Mit 29 PS bei 4600 U/min

minuto, l'Ardea aveva una velocità massima di 108 km/h, peraltro raggiungibili rapidamente. Eccezionali i dati relativi al consumo, ancora una volta propiziati dalla qualità aerodinamica della forma, dall'elevato rendimento del motore e dal peso contenuto: meno di sette litri di benzina per 100 chilometri.

Il nuovo modello apparve nel 1939, quando il profilarsi dei tragici avvenimenti che poi portarono a un immane conflitto già stava distogliendo l'interesse della gente da molte cose e, fra queste, l'automobile. Il "momento" dell'Ardea venne quindi più tardi, sei anni dopo, a guerra finita, non appena la Lancia poté riprendere la produzione.

Fra il 1939 e il 1950 si susseguirono quattro generazioni di questa piccola vettura (che venne fra l'altro dotata di cambio a 5 marce a migliorare ulteriormente l'economia di consumo), due delle quali adattate al trasporto leggero, forse il primo esempio di combinazione fra una confortevole berlina e un mezzo di lavoro, addirittura prezioso in quei tempi così critici per i trasporti. Nei due periodi, prima e dopo la guerra, la produzione dell'Ardea arrivò a

consommation étaient exceptionnelles, grâce une fois de plus aux caractéristiques aérodynamiques de la forme et au rendement élevé du moteur: moins de 7 litres d'essence au cent. Le nouveau modèle sortit en 1939, quant les événements tragiques qui aboutirent dans un épouvantable conflit, contribuaient déjà à détourner l'intérêt général pour bien des choses et parmi elles l'automobile. Le "moment" de l'Ardea arriva donc plus tard, six ans après, la guerre étant terminée, et dès que Lancia put reprendre la production. Entre 1939 et 1950 se succédèrent quatre générations de cette petite voiture (qui fut aussi équipée d'une boîte à 5 vitesses pour réduire ultérieurement la consommation) deux desquelles adaptées aux transports légers, peut être la première heureuse combinaison entre une confortable berline et un moyen de travail qui se révélait précieux en ces temps si critiques pour les transports. Dans les deux périodes, avant et après la guerre, la production de l'Ardea atteignit 29.730 unités dont 7000 représentées par des châssis pour hors-séries et dérivés.

was due to good streamlining and the high yield of the engine. The new model appeared in 1939, when the first shadows of a conflict that would turn people's minds away from many things, including motor-cars, could already be discerned. The Ardea's "big moment" came six years later, when the war ended and as soon as Lancia got under way again.

Four generations of this little car were brought out between 1939 and 1950, including two designed for light haulage jobs, perhaps the first example of such a marriage between a comfortable saloon and a transport vehicle, one that was of great value at a time when transportation was so difficult. Over the years, a five-speed gearbox was fitted to improve the fuel consumption still further. A total of 29,730 units were produced before and after the war, including 7000 in the form of chassis for derivatives and custom-built models.

erreichte der Ardea eine Höchstgeschwindigkeit von 108 km/h, und zwar in einer kurzen Beschleunigungsphase. Aussergewöhnlich die Verbrauchsdaten. Diese sind wiederum zurückzuführen auf die aerodynamische Qualität der Form und auf den hohen Wirkungsgrad des Motors: weniger als 7 Liter auf 100 km.

Das neue Modell erschien 1939, als die sich schon am Horizont abzeichnenden tragischen Ereignisse, die dann zu einem entsetzlichen Konflikt führten, das Interesse der Menschen von vielen Sachen, unter denen auch vom Automobil, ablenkte. Der "Moment" des Ardea kam also später, und zwar sechs Jahre danach, als der Krieg beendet war und die Lancia die Produktion wieder aufnehmen konnte. Zwischen 1939 und 1950 folgten hintereinander vier Generationen dieses kleinen Wagens, der unter anderem auch mit einem Fünfganggetriebe ausgerüstet wurde um die Wirtschaftlichkeit im Verbrauch noch weiter zu verbessern. Zwei dieser Generationen waren für den leichten Transport gedacht. Vielleicht das erste Beispiel der Kombinierung

29.730 unità, delle quali 7000  
presentate dagli autotelai per  
fuoriserie e derivati.

# L'APPIA

Sul filo di una logica evoluzione anche l'Ardea ebbe una valida successione, una compatta berlina di lusso nella classe 1100 che subito rappresentò il massimo delle aspirazioni automobilistiche in questa categoria di cilindrata. Iniziato lo studio nel 1950, il nuovo modello battezzato Appia venne presentato al Salone di Torino del 1953 e segnò anche l'inizio per la Lancia di una moderna attività industriale. Fedele a una lunga tradizione, il motore a 4 cilindri disposti a V stretto (10 gradi, il più stretto dei "V" Lancia) aveva una capacità di 1090 cm<sup>3</sup> con una potenza massima

Dans l'ornière d'une évolution logique, l'Ardea elle aussi fut suivie d'une berline de luxe compacte dans la classe 1100, qui représenta tout de suite le maximum des aspirations automobiles dans cette catégorie de cylindrée. Les études ayant débuté en 1950, le nouveau modèle baptisé Appia fut présenté au Salon de Turin en 1953 et marqua de même le commencement d'une moderne activité industrielle de Lancia. Fidèle à une longue tradition, le moteur 4 cylindres en V étroit (10 degrés, le plus étroit des "V" Lancia), avait une cylindrée de 1090 cm<sup>3</sup> et fournissait 38 ch à 4800 tr/mn. La culasse était en alliage

A logical process of development also led to a worthy successor to the Ardea, in the form of a compact luxury 1100 saloon that immediately became the most sought-after vehicle in its class. First conceived in 1950, it was presented at the 1953 Turin Motor Show with the name Appia, and also signalled the commencement of a new period of industrial activity. In keeping with a long Lancia tradition, the 4-cylinder, tight V (10° - the narrowest of the Lancia Vs) engine had a capacity of 1090 cc and a power rating of about 38 HP at 4800. The head was in light alloy and the timing gear was driven by

zwischen einer komfortablen Limousine und einem Arbeitsmittel, das sogar in jenen, für den Transport so kritischen Momenten sehr wertvoll war. In den beiden Zeitabschnitten vor und nach dem Kriege erreichte die Produktion des Ardea 29.730 Exemplare, von denen 7000 als Fahrgestelle für Spezialversionen hergestellt wurden.

Im Zuge der logischen Entwicklung hatte auch der Ardea einen würdigen Nachfolger, den Appia, eine kompakte Limousine der 1100er Klasse, die sofort die grösste automobilistische Bestrebung in dieser Hubraumklasse darstellte. Das neue Modell, dessen Entwicklung im Jahre 1950 begann, wurde 1953 auf der Turiner Ausstellung vorgestellt und zeichnete auch für die Lancia den Beginn einer modernen industriellen Aktivität. Treu einer langen Tradition, hatte der Motor mit 4 Zylindern in enger V-Anordnung (10 Grad, das engste der Lancia-"V") 1090 ccm Hubraum

di circa 38 CV a 4800 giri il minuto. La testata era in lega leggera e la distribuzione comandata da due alberi a camme nel basamento. Indipendente la sospensione anteriore e realizzata, secondo il sistema Lancia, con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici coassiali, regolabili e racchiusi in foderi telescopici. Per il ponte posteriore balestre semiellittiche asimmetriche. Lunga 386 centimetri, venticinque più dell'Ardea, la carrozzeria risentiva stilisticamente della forma della più grande Aurelia, già in circolazione da tre anni, e la sua costruzione contribuiva al contenimento del peso: 810 chilogrammi a secco. Per la prima serie la velocità massima toccava i 120 orari, con un consumo di appena 8 litri ogni 100 chilometri. Nel 1956 arrivò l'Appia seconda serie: stessa cilindrata, potenza incrementata a 43 CV, velocità massima di 128 km/h e consumo immutato. Migliorata la linea, almeno a giudizio del pubblico, mediante l'accentuazione dell'angolo fra padiglione e coda e un allungamento di una quindicina di centimetri. Alla berlina si aggiunsero versioni speciali: un coupé della Pininfarina un cabriolet curato dalla Vignale e la berlinetta

léger et la distribution commandée par deux arbres à cames dans le bâti. La suspension AV était indépendante et réalisée suivant le système Lancia avec des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs hydrauliques, coaxiaux réglables et renfermés dans des fourreaux télescopiques. Pour le pont AR, des ressorts à lames semi-elliptiques asymétriques. Longue de 386 cm, 25 en plus de l'Ardea, la carrosserie était influencée stylistiquement par la forme de son aînée l'Aurelia qui circulait déjà depuis trois ans, et sa construction contribuait à en contenir le poids: 810 kg à vide. Les voitures de la première série atteignaient 120 km/h avec une consommation d'à peine 8 litres au cent. En 1956, ce fut le tour de l'Appia II<sup>e</sup> série: même cylindrée, puissance accrue (43 ch), vitesse maxi 128 km/h et consommation inchangée. L'amélioration de la ligne, consistant à accentuer l'angle entre pavillon et queue et à allonger la voiture d'une quinzaine de centimètres, fut bien accueillie par le public. La berlina fut côtoyée par des versions spéciales: un coupé Pininfarina, un cabriolet dû à Vignale et la "berlinetta" en alliage

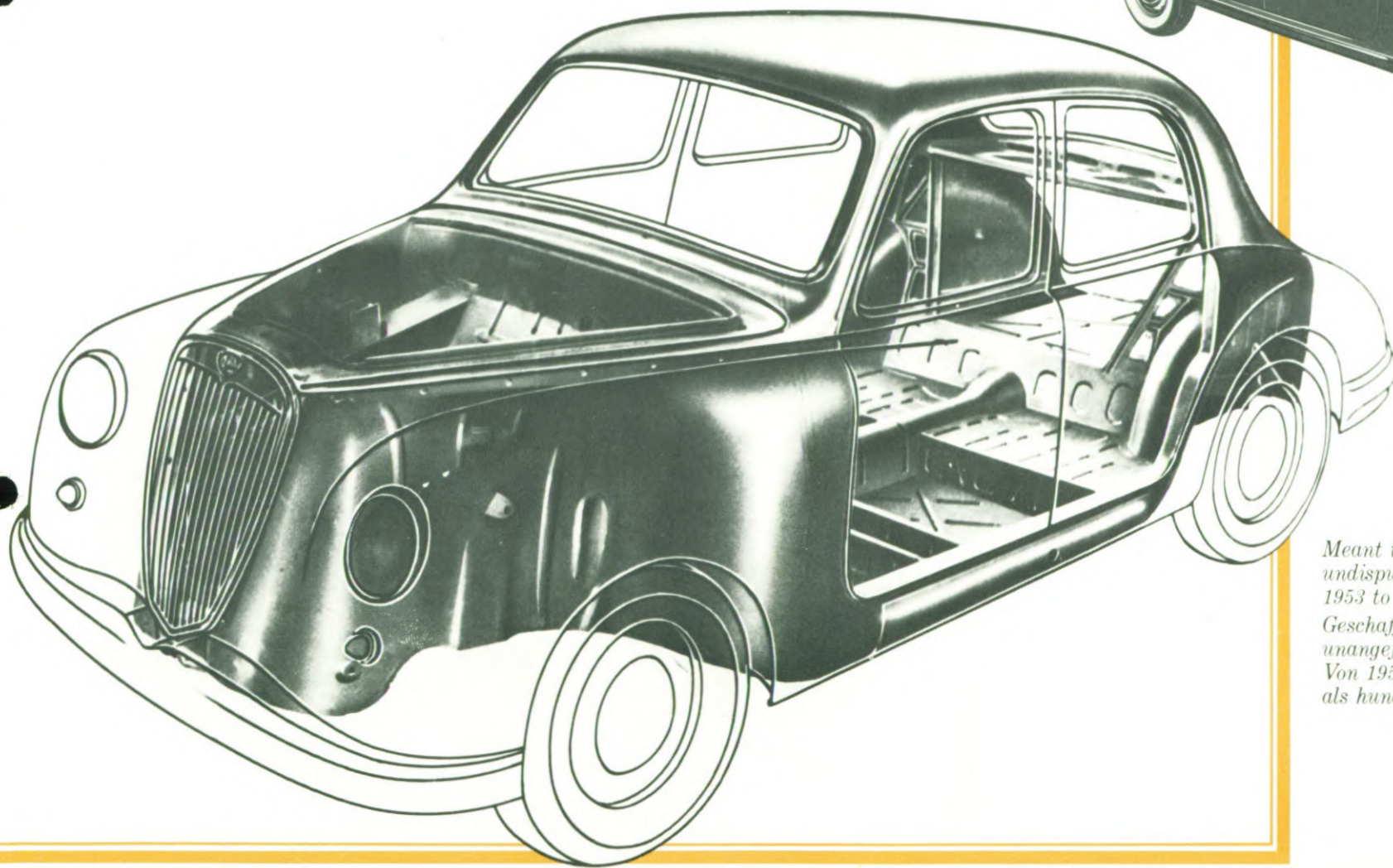
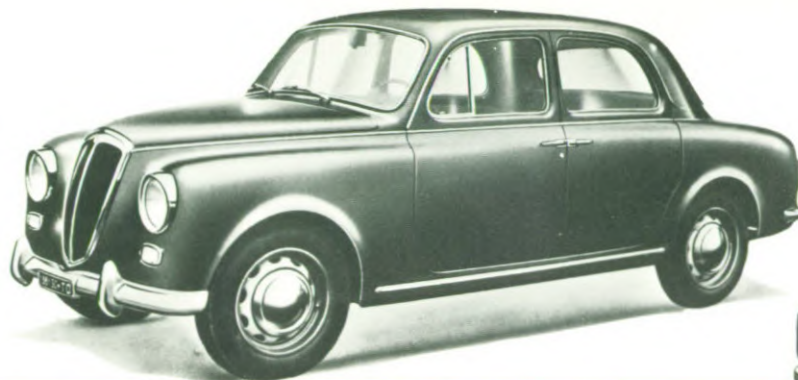
two camshafts in the crankcase. The independent front suspension was constructed in accordance with the Lancia system, with coil springs and coaxial, adjustable, hydraulic shock-absorbers in telescopic sleeves. Asymmetrical, semi-elliptical leaf springs were mounted on the rear axle. The body was 25 cm longer than that of the Ardea at 386 cm and its styling recalled that of the Aurelia, which had made its appearance three years earlier. Its construction helped to keep its weight down to 810 kg. The first series had a top speed of 120 kph and used barely 8 litres of fuel per 100 km. The Appia Series II came out in 1956. This had the same displacement, and its 43 HP engine gave a top speed of 128 kph and used the same amount of petrol. In the eyes of the public, at least, its line was improved by widening the angle between the roof and the tail, and extending the body another 15 cm. The saloon was followed by some special versions: a coupé by Pininfarina, a convertible by Vignale, and a light-alloy, small saloon by Zagato. Three years later the Appia III was introduced. This had a number of modifications to the mechanical

mit einer Höchstleistung von ca. 38 PS bei 4.800 U/min. Der Zylinderkopf bestand aus einer Leichtmetall-Legierung und die Ventile wurden von zwei, im Kurbelgehäuse sitzenden Nockenwellen gesteuert. Vorn, nach dem Lancia-System verwirklichte Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern und konzentrisch angeordneten einstellbaren hydraulischen Stossdämpfern, die durch einen Teleskopmantel geschützt waren. Hinterachsbrücke mit halbelliptischen, asymmetrischen Blattfedern. Die 386 Zentimeter lange Karosserie, die um fünfundzwanzig Zentimeter breiter als die des Ardea war, ähnelte stilistisch der Form des bereits seit drei Jahren im Verkehr befindlichen Aurelia. Seine Konstruktion trug zur Beschränkung des Gewichtes bei: 810 Kilogramm ohne Füllungen. Die Wagen der ersten Serie erreichten 120 Stundenkilometer mit einem Verbrauch von knapp 8 Litern auf 100 Kilometer, 1956 kommt der Appia II. Serie: Derselbe Hubraum, Leistungserhöhung auf 43 PS, Höchstgeschwindigkeit 128 km/h und Verbrauch unverändert. Verbesserte Linie, - jedenfalls laut

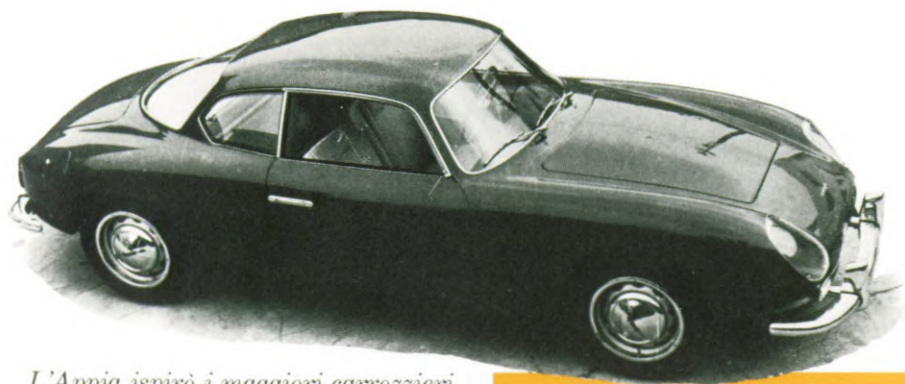
*Appia 1ª, 2ª e 3ª serie*

*Creata per sostituire l'Ardea, il suo  
incontrastato successo durò 10 anni.  
Dal 1953 al 1963 venne prodotta in oltre  
centomila esemplari.*

*Créée pour remplacer l'Ardea, son succès  
inégalé dura 10 ans. De 1953 à 1963  
elle fut produite à plus de cent mille  
exemplaires.*



*Meant to supersede the Ardea, its  
undisputed success lasted 10 years. From  
1953 to 1963 more than 100,000 were built.  
Geschaffen, um den Ardea abzulösen. Sein  
unangefochtener Erfolg dauerte 10 Jahre.  
Von 1953 bis 1963 wurden von ihm mehr  
als hunderttausend Exemplare gebaut.*



*L'Appia ispirò i maggiori carrozzieri italiani. Il coupé Pininfarina, la GTE Zagato e la convertibile Vignale.*

*L'Appia inspira les plus grands carrossiers italiens. Le Coupé Pininfarina. La GTE Zagato et le convertible Vignale.*

*The Appia inspired the best Italian coachbuilders. The coupe Pininfarina. The GTE Zagato and the Vignale convertible.*

*Der Appia inspirierte die berühmtesten italienischen Karosserieschneider. Das Coupé von Pininfarina, der GTE von Zagato und das Kabriolett von Vignale.*



di lega leggera della Zagato. Dieci anni più tardi l'Appia terza serie, distinta da modificazioni alla carrozzeria e alla meccanica. Per il frontale venne abbandonato l'ormai classico radiatore a scudo per una grigliatura orizzontale che non trovò d'accordo i lancisti. Per la terza serie anche aumenti di potenza e di prestazioni: a 48 CV per la berlina, con una velocità massima di 132 km/h; a 54 CV, sempre a 4800 giri il minuto, per le versioni speciali e addirittura a 60 CV per la Zagato che toccava i 170 km/h. Così diversificata, e per l'ottima accoglienza del pubblico, l'Appia consentì alla Lancia di raggiungere le 100 mila unità di uno stesso modello, meta raggiunta nell'arco di dieci anni.

léger de Zagato. Trois ans plus tard l'Appia en est à sa troisième série qui se différencie par quelques modifications à la carrosserie et à la mécanique. A l'écu triangulaire classique qui caractérisait la calandre succéda une grille horizontale qui ne rencontra point la faveur des Lancistes. La troisième série affichait une augmentation de puissance et de performances: 48 ch pour la berline avec une vitesse de pointe de 132 km/h, 54 ch à 4800 tr/mn, pour les versions spéciales et jusqu'à 60 ch pour la Zagato qui atteignait 170 km/h. Ainsi retouchée et grâce au très bon accueil de la part du public l'Appia permit à Lancia de rejoindre en dix ans l'objectif de 100.000 unités d'un même modèle.

parts and the bodywork. The classic shield-type radiator was abandoned in favour of a horizontal grille, which did not meet with the approval of Lancia fans. Once again, the capacity and performance were enhanced: 48 HP for the saloon and a top speed of 132 kph; 54 HP (at 4800 rpm, as always) for the special versions; 60 HP for the Zagato, which could get up to 170 kph. Diversified in this way and a great favourite with the public, the Appia allowed Lancia to turn out a total of 100,000 units of the same model, a target that was reached in ten years.

Publikumsmeinung -, mittels ausgeprägterem Stufenheck und einer Verlängerung um etwa fünfzehn Zentimeter. An die Limousine reihten sich die Spezialversionen: ein Copué von Pininfarina, ein von Vignale geschaffenes Kabriolett und ein Sportcoupé aus Leichtmetall-Legierung von Zagato. Drei Jahre später, der Appia III. Serie, gekennzeichnet durch Änderungen an der Karosserie und an der Mechanik. An der Frontpartie wurde der bereits klassische schildförmige Kühlergrill abgeschafft und an seine Stelle trat ein horizontaler Grill, der den Lancia-Freunden nicht gefiel. Bei der dritten Serie Erhöhung der Motorleistung und der Fahrwerte: auf 48 PS bei der Limousine, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 132 km/h; auf 54 PS, immer bei 4800 U/min, bei den Spezialversionen und sogar auf 60 PS beim Zagato, der die 170 km/h erreichte. In diesen verschiedenen Ausführungen und auf Grund des Publikumerfolges hatte der Appia es der Lancia ermöglicht die 100.000 Marke mit einem einzigen Modell in einer Zeitspanne von 10 Jahren zu erreichen.



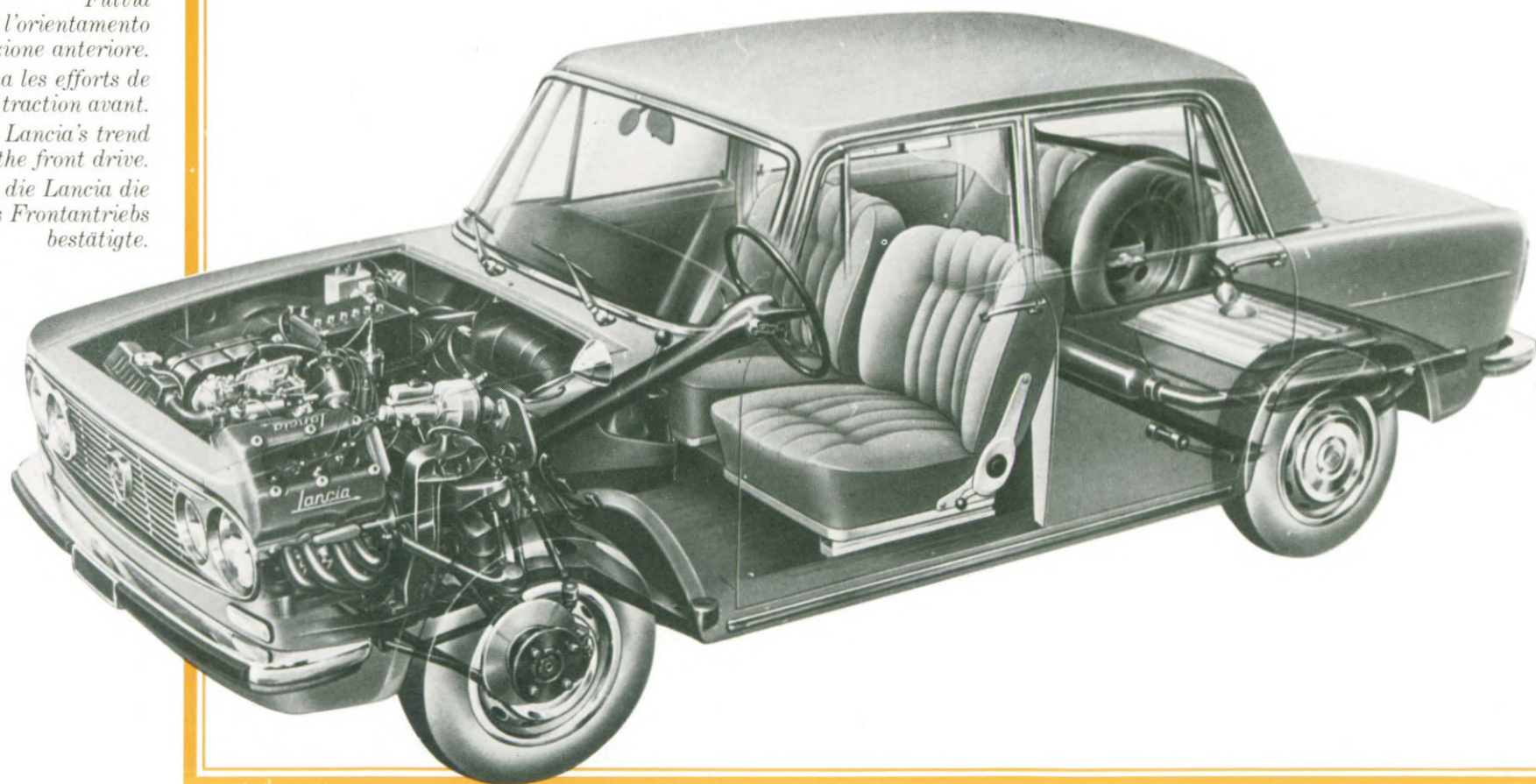
*Fulvia*

*La vettura che confermò l'orientamento della Lancia verso la trazione anteriore.*

*La voiture qui couronna les efforts de Lancia dans le domaine de la traction avant.*

*The car that confirmed Lancia's trend towards the front drive.*

*Der Wagen, mit dem die Lancia die eingeschlagene Richtung des Frontantriebs bestätigte.*



# LA FULVIA

Negli stessi giorni in cui l'ultima Appia lasciava la linea di montaggio dello Stabilimento di via Monginevro, la Lancia presentò la Fulvia, un modello legato a un avvenimento importante nelle vicende dell'azienda, la nuova fabbrica di Chivasso: 6000 posti di lavoro, una capacità giornaliera di 450 automobili, un impianto adeguato ai più moderni criteri della grande produzione di serie.

Come dall'Aprilia era derivata l'Ardea e dall'Aurelia l'Appia, così la Fulvia ricalcava lo schema costruttivo della Flavia, berlina di cilindrata media, presentata nel 1960, che aveva inaugurato presso la Lancia un nuovo indirizzo tecnico: la trazione anteriore. E fra la "grande" e la "piccola" i punti di contatto erano tanti e sostanziali: frizione, cambio, differenziale, semialberi di trasmissione, sospensioni, scatola guida, impianto frenante. Quindi la Fulvia nacque pressoché al sicuro da mali di gioventù e in larga parte la sua raffinata meccanica aveva già ampie garanzie di affidabilità. Come voleva la tradizione, il motore a 4 cilindri era a V stretto, tuttavia, a differenza di quello dell'Appia, le sue quote lo definivano un "superquadro", ossia con alesaggio

Ces mêmes jours où la dernière Appia quittait la chaîne de montage de l'usine de rue Monginevro, Lancia présentait la Fulvia, un modèle lié à un évènement particulièrement important dans la vie de la Firme, à savoir: la nouvelle usine de Chivasso, un établissement aligné aux plus modernes critères de la production de grande série, avec 6000 places de travail et une capacité de 450 voitures/jour.

L'Ardea était dérivée de l'Aprilia et l'Appia de l'Aurelia, c'est ainsi qu'en suivant la bonne tradition, la Fulvia reprenait le schéma de construction de la Flavia, une berline de cylindrée moyenne présentée en 1960, qui avait inauguré chez Lancia une nouvelle orientation technique: la traction avant. Entre la "grande" et la "petite" les points en commun étaient beaucoup et substantiels: embrayage, boîte de vitesses, différentiel, demi-arbres de transmission, suspensions, boîtier de direction, système de freinage. La Fulvia naquit donc préservée des "pêchers de jeunesse" habituels et sa mécanique raffinée était un gage de fiabilité. Selon la tradition, le moteur à 4 cylindres était en "V" étroit.

Cependant, il se distinguait de celui

During the very days in which the last Appias were coming off the assembly line at the firm's Via Monginevro factory, Lancia presented the Fulvia. This model was associated with an important event in the history of the company, namely its new factory at Chivasso: 6000 employees a potential daily output of 450 cars, and a plant in line with the most modern criteria of high-volume production.

In the same way as the Aprilia had given rise to the Ardea and the Appia had grown out of the Aurelia, so the Fulvia recalled the construction layout of the Flavia, a medium-capacity saloon presented in 1960 that had been the first Lancia model to make use of a new technique: front-wheel drive. Between the "large" car and the "small" car there were many substantial similarities: clutch, gearbox, differential, transmission half-shafts, suspensions, steering box, and braking system. The Fulvia, therefore, was born with a kind of inborn immunity to growing pains and its refined mechanical features had already proved themselves highly reliable.

In keeping with the Lancia tradition, it had a tight V, 4-

In denselben Tagen, in denen der letzte Appia die Montagelinie des Werkes in der Via Monginevro verliess, stellte die Lancia den Fulvia vor, ein Modell, verbunden mit einem wichtigen Ereignis im Geschehen des Betriebes - das neue Werk Chivasso: 6000 Arbeitsplätze mit einer Tageskapazität von 450 Automobilen, eine den modernsten Kriterien der Gross-Serienproduktion angepasste Linie. So wie der Ardea vom Aprilia und der Appia vom Aurelia abgeleitet wurden, so wurde auch beim Fulvia das Konstruktionsschema des Flavia nachgeahmt, eine Limousine der mittleren Hubraumklasse, die im Jahre 1960 vorgestellt wurde und die bei der Lancia eine neue technische Richtung einweihete: den Vorderradantrieb. Zwischen dem "grossen" und dem "kleinen" Wagen gab es mehrere und wesentliche Übereinstimmungen: Kupplung, Wechsel- und Ausgleichgetriebe, Radantriebswellen, Radaufhängungen, Lenkung, Bremsanlage. Der Fulvia entstand daher schon so, dass er fast immun gegen die sogenannten Kinderkrankheiten war und der Grossteil seiner raffinierten Mechanik garantierte bereits in

*La Sport Zagato, l'HF e il Coupé per le loro caratteristiche sportive contribuirono a creare il "fenomeno Fulvia".*

*La sport Zagato, la HF et le coupé contribuèrent, par leurs caractéristiques sportives, à créer le "phénomène Fulvia".*

*The sport Zagato, the HF and the coupe, with their sporting features, contributed in creating the "Fulvia phenomenon".*

*Der Sport Zagato, der HF und das Coupé trugen aufgrund ihrer sportlichen Merkmale zur Schaffung des "Fulvia-Phänomens" bei.*



maggior parte della corsa. Testata e basamento erano di alluminio, di ghisa il gruppo cilindri; l'albero motore era su tre supporti e alla distribuzione provvedevano due assi a camme in testa. Fra le particolarità cure dedicate alla silenziosità dell'abitacolo, anche il montaggio del motore, sistemato con una inclinazione di 45 gradi, su un telaio ausiliario mediante supporti elastici. Con una cilindrata di 1091 cm<sup>3</sup> e una potenza di 58 CV a 5800 giri il minuto la Fulvia, che pesava 1030 chilogrammi, aveva una velocità massima di 138 km/h e un consumo di poco superiore ai 9 litri di benzina per 100 chilometri. Su queste caratteristiche di base il nuovo modello ebbe uno sviluppo estremamente rapido e articolato. Nel 1964 venne presentata la berlina "2C", a due carburatori doppio corpo, l'anno dopo fu la volta del Coupé al quale si aggiunse, nel '66, il Coupé HF. Nel '67 toccò al Coupé Rallye 1,3 e alla Sport 1,3 con carrozzeria della Zagato. Nello spazio di sei anni furono dodici le versioni della Fulvia fra berlina e coupé, dai 1091 cm<sup>3</sup> originari si arrivò ai 1584 cm<sup>3</sup> della HF 1600 e da 58 CV ai 115 CV della Rallye 1600 HF e ai 160 CV dei coupé ufficiali della Squadra Corse.

de l'Appia puisqu'il était "supercarré", c'est à dire que l'alésage était supérieur à la course. La culasse et le bâti étaient en aluminium, le bloc-cylindres en fonte; le vilebrequin reposait sur trois paliers et la distribution était assurée par deux arbres à cames en tête. Parmi les soins dédiés à l'insonorisation de l'habitacle, à souligner le montage du moteur, incliné à 45 degrés, sur un châssis auxiliaire et suspendu par des blocs élastiques. La Fulvia, 1091 cm<sup>3</sup> de cylindrée et 58 ch à 5800 tr/mn, pesait 1030 kg, touchait les 138 km/h et sa consommation était à peine supérieure à 9 litres au cent. Avec de pareilles caractéristiques de base, ce modèle connut un essor rapide. En 1964 fut présentée la berlina "2 C", à deux carburateurs double corps: l'année suivante ce fut le tour du coupé, et en 1966 celui du coupé HF. En 1967 faisaient leur apparition le coupé "Rally 1,3" et le "Sport 1,3" carrossé par Zagato. En six ans, les versions de la Fulvia furent douze, réparties entre berlines et coupés; des 1091 cm<sup>3</sup> d'origine, on arriva aux 1584 cm<sup>3</sup> de la "1600 HF" et des 58 ch de 1953 on passa aux 115 ch de la "Rally 1600 HF" et aux 160 ch des coupés

cylinder engine. Unlike the Appia, however, its measurements were those of an oversquare engine, i.e. its bore was wider than the length of the stroke. The head and block were made of aluminium and the cylinders were of cast iron. The crankshaft was supported on three bearings and there were two camshafts in the head for the timing. Particular trouble was taken to cut down the noise in the passenger cell. The engine itself was mounted at 45° on an auxiliary frame and rested on rubber blocks. The Fulvia weighed 1030 kg and its 1091 cc engine was rated at 58 HP at 5800 rpm. The top speed was 138 kph and fuel consumption was a little over 9 litres per 100 km. With these features behind it, the new model made very rapid progress and quickly spread its wings. The twin double-body carburettor, 2C saloon was brought out in 1964, followed by the Coupé in 1965 and the HF Coupé the year after. 1967 saw the introduction of the Rally Coupé 1.3 and the Sport 1.3 with coachwork by Zagato. Twelve versions (saloons and coupés) of the Fulvia appeared in the space of six years: the original 1091 cc was extended to 1584 cc in the HF 1600,

grossem Masse ihre Zuverlässigkeit. Traditionsgemäss hatte der Motor 4 Zylinder in enger V-Anordnung, im Unterschied zum Appia jedoch, war er seinen Werten nach ein extremer Kurzhuber, d.h., Bohrung grösser als Hub. Zylinderkopf und Kurbelgehäuse waren aus Aluminium, und der Zylinderblock aus Guss; dreifach gelagerte Kurbelwelle und zwei obenliegende Nockenwellen übernahmen die Ventilsteuerung. Zu den besonderen Vorkehrungen zur Geräuschdämpfung des Innenraumes zählte auch die Aufhängung des um 45° geneigten Motors auf einem mit Gummilagern versehenen Tragrahmen. Mit einem Hubraum von 1091 ccm und einer Leistung von 58 PS bei 5800 U/min erreichte der 1030 kg wiegende Fulvia eine Spitze von 138 km/h und verbrauchte leicht über 9 Liter auf 100 Kilometer. Auf diese Grundmerkmale bauend erfuhr das neue Modell eine äusserst schnelle und vielfältige Entwicklung. 1964 wurde die "2C" Limousine mit 2 Doppelvergäsern vorgestellt; im darauffolgenden Jahr folgte das Coupé und im Jahre 1966 das Coupé HF. 1967 kam das Coupé Rallye 1,3 und der Sport 1,3 mit der Karosserie

L'albo d'oro sportivo della Fulvia non ha infatti paragoni, né forse ne avrà mai: sono 2600 vittorie assolute e di classe, molte delle quali di risonanza mondiale, al Rallye di Montecarlo, al Giro di Corsica, alla massacrante Maratona della Strada, ai rallies di Gran Bretagna, del Marocco, del Portogallo e di Sanremo. Nel 1972 la Fulvia conquistò l'alloro mondiale rallies, nel '69 e nel '73 fu suo il titolo europeo. A una così brillante carriera sportiva corrispose un'altrettanto felice carriera commerciale: 192.050 berline, 161.832 coupé. In totale 353.882 Fulvia vendute, un record eccezionale per una vettura che ebbe e conservò tutte le qualità Lancia.

officiels de compétition.  
Le palmarès de la Fulvia est sans égal, et il est destiné à demeurer ainsi pendant longtemps: 2600 victoires absolues et de classe, beaucoup d'entr'elles de retentissement mondial, au rallye de Monte Carlo, au tour de Corse, aux rallies de Grande-Bretagne, du Maroc, du Portugal et de San Remo. En 1972, la Fulvia moissonna le laurier mondial des Rallies; en '69 et '73 elle remporta le titre Européen. Cette Brillante carrière sportive s'accompagna d'une carrière commerciale autant heureuse: 192.050 berlines, 161.832 coupés pour un total de 353.882 Fulvia vendues; un record exceptionnel pour une voiture qui possédait et qui conserva toutes les qualités Lancia.

and the 58 HP of the 1953 model moved up to the 115 HP of the Rally 1600 HF and the 160 HP of the coupés used by the firm's racing team.  
The Fulvia's book of fame is and perhaps always will be unrivalled: 2600 victories (out-and-out and category placings), many of them of world-wide importance: Monte Carlo rallies, the Tour de Corse, the punishing Maratona delle Strade, The Great Britain, Portugal and San Remo rallies. In 1972, the Fulvia won the World Rally title, and the European title in 1969 and 1973. Such a brilliant racing career was matched by an equally successful track record on the sales charts: 192,050 saloons and 161,832 coupés - a total of 353,882 Fulvias, a superb performance for a car that took over and maintained all the Lancia qualities.

von Zagato. Im Laufe von 6 Jahren gab es 12 Versionen vom Fulvia, und zwar von der Limousine und vom Coupé; von den anfänglichen 1091 ccm kam man auf die 1584 ccm des 1600 HF und von den 58 PS des Jahres 1953 zu den 115 PS des Rallye 1600 HF und zu den 160 PS der Coupés der Werksrennmannschaft.  
Der Fulvia hat in der Tat ein Ehrenbuch, von dem es kein zweites gibt und es vielleicht nie geben wird: es sind 2600 Gesamt- und Klassensiege, viele davon von internationaler Bedeutung beim Rallye Monte Carlo, bei der Korsika-Rundfahrt, bei den zermürenden Strassenmarathons, bei den Rallies von Grossbritannien, Marokko, Portugal und San Remo. Im Jahre 1972 gewann der Fulvia die Rallye-Weltmeisterschaft und 1969 und 1973 die Europameisterschaft. Der so erfolgreichen Sportkarriere entsprach eine ebenso glückliche Absatzkarriere: 192.050 Limousinen, 161.832 Coupés, also insgesamt 353.882 verkaufte Fulvias, ein aussergewöhnlicher Rekord für einen Wagen, der sämtliche Lancia-Qualitäten besass und beibehielt.



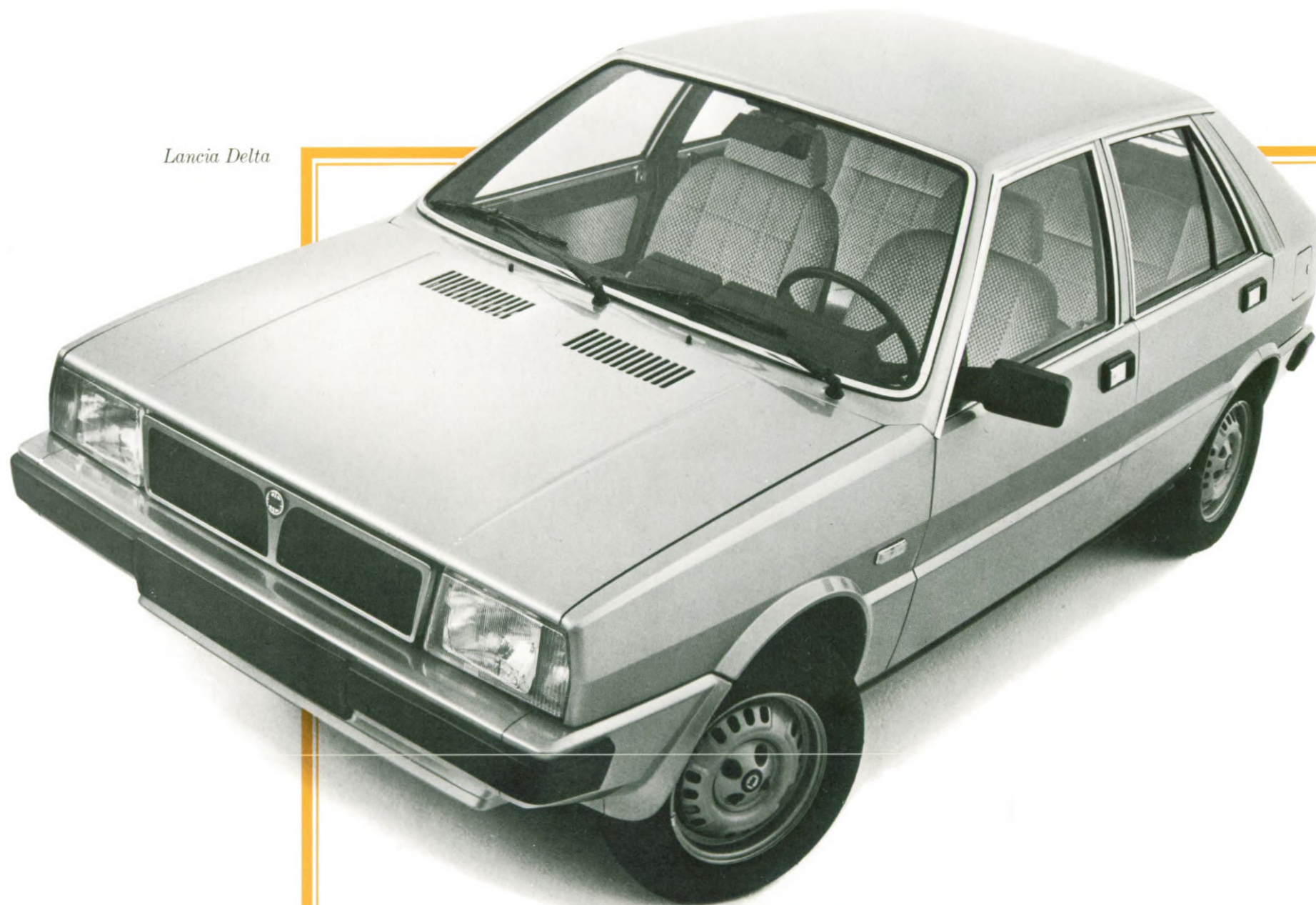
*La Fulvia 1600 HF al Rallye di Sicilia 1972 e al Rallye di Sanremo 1973.*

*La Fulvia 1600 au Rallye de Sicile 1972 et au Rallye de San Remo édition 1973.*

*The Fulvia 1600 HF at the 1972 Sicilian Rally and at the 1973 Sanremo Rally.*

*Der Fulvia 1600 HF bei der Sizilien Rallye 1972 und bei der San Remo Rallye 1973.*

*Lancia Delta*



# LA DELTA

Dall'Augusta alla nuova Delta attraverso l'Aprilia, l'Ardea, le Appia e le Fulvia: la linea delle "piccole" Lancia. In cinquant'anni sono cambiate tante cose anche per l'automobile: atteggiamento, gusti e esigenze del pubblico. E' rimasto intatto però, ed in tempi recenti si è rafforzato, l'apprezzamento della qualità. E come tutte le Lancia è a questo che si rivolge anche la nuova Delta. Con una qualità globale: di concezione, di sicurezza, di prestazioni, di esecuzione, di finiture e di assistenza dopo la vendita. Qualità che è il più valido controvalore al mezzo, qualità che alla Lancia è tradizione e scuola, un'abitudine che ha sempre coinvolto tutti, dal progettista a chi lavora in fabbrica.

De l'Augusta à la nouvelle Delta, la ligne des "petites" Lancia s'ébauche en passant à travers l'Aprilia, l'Ardea, les Appia et les Fulvia. Beaucoup de choses ont changé en cinquante ans, il en est ainsi pour l'automobile: attitudes, goûts et exigences du public mais le concept de qualité est demeuré intact, il s'est même renforcé dernièrement. Comme toutes les Lancia c'est à ce concept que s'inspire la nouvelle Delta, en visant à la qualité totale, aussi bien du point de vue de la conception, de la sécurité, des performances, de l'exécution, du fini que de celui de l'après-vente. Cette qualité qui est la meilleure contre-valeur du prix est tenue en école chez Lancia et forme sa tradition; preuve en est qu'elle concerne tout le monde, de l'auteur de projets à l'homme d'atelier.

The path to the Delta has taken us through the Augusta, the Aprilia, the Ardea, the Appia and the Fulvia: the "little" Lancia line. Over the last fifty years, many things have changed, even in the case of cars, as far as the taste, the attitude, and the needs of customers are concerned. Yet their appreciation of quality has remained and in recent years has become even more evident. And, like other Lancias before it, the new Delta is aimed at the satisfaction of this need. Quality overall is its keynote: quality in conception, safety, performance, manufacture, finish, and after-sales service. Quality that is the soundest net value for money. Quality that forms part of the Lancia tradition and a training ground for the future, a habit that has always been uppermost in the minds of everyone, from the designer to the worker on the shop floor.

Vom Augusta bis zum neuen Delta, hinweg über Aprilia, Ardea, Appia und Fulvia: die Reihe der "kleinen" Lancias. In fünfzig Jahren hat sich vieles geändert, auch das Automobil: Verhalten, Geschmack und Ansprüche des Publikums. Intakt geblieben ist allerdings das Verlangen nach Qualität, das in jüngster Zeit noch stärker geworden ist. Und wie alle Lancias, zielt auch der neue Delta darauf hin, und zwar mit einer Gesamtqualität hinsichtlich Konzeption, Sicherheit, Leistungen, Ausführung, Finish und Kundendienst. Qualität, die den besten Gegenwert zum Preise darstellt; Qualität, die bei Lancia Tradition und Vorbild ist, eine Gewohnheit, die alle, vom Konstrukteur bis zu dem, der in der Werkstatt arbeitete, in ihren Bann zog.

|               |                | anno<br>année<br>year<br>Jahr | cilindri<br>cylindres<br>cylinders<br>Zylinderanzahl<br>N° | alesaggio e corsa<br>alésage et course<br>bore and stroke<br>Bohrung und Hub<br>mm | cilindrata<br>cylindrée<br>capacity<br>Gesamthubraum<br>cm³ |
|---------------|----------------|-------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| AUGUSTA       |                | 1933                          | 4 a V                                                      | 69,85 x 78                                                                         | 1196                                                        |
| APRILIA       | berlina        | 1937                          | 4 a V                                                      | 72 x 83                                                                            | 1351                                                        |
|               | autotelaio     | 1937                          | 4 a V                                                      | 72 x 83                                                                            | 1351                                                        |
|               | berlina        | 1939                          | 4 a V                                                      | 74,61 x 85                                                                         | 1486                                                        |
|               | autotelaio     | 1939                          | 4 a V                                                      | 74,61 x 85                                                                         | 1486                                                        |
| ARDEA         | berlina        | 1939                          | 4 a V                                                      | 65 x 68                                                                            | 903                                                         |
|               | 3ª serie       | 1948                          | 4 a V                                                      | 65 x 68                                                                            | 903                                                         |
| APPIA         | berlina        | 1953                          | 4 a V                                                      | 68 x 75                                                                            | 1090                                                        |
|               | 2ª serie       | 1956                          | 4 a V                                                      | 68 x 75                                                                            | 1090                                                        |
|               | 3ª serie       | 1959                          | 4 a V                                                      | 68 x 75                                                                            | 1090                                                        |
| FULVIA        | berlina        | 1963                          | 4 a V                                                      | 72 x 67                                                                            | 1091                                                        |
|               | 2C             | 1964                          | 4 a V                                                      | 72 x 67                                                                            | 1091                                                        |
|               | GT             | 1967                          | 4 a V                                                      | 76 x 67                                                                            | 1216                                                        |
|               | GT 2ª serie    | 1967                          | 4 a V                                                      | 75 x 69,7                                                                          | 1231                                                        |
|               | GTE            | 1968                          | 4 a V                                                      | 77 x 69,7                                                                          | 1298                                                        |
| NUOVA FULVIA  |                | 1969                          | 4 a V                                                      | 77 x 69,7                                                                          | 1298                                                        |
| FULVIA COUPE' |                | 1965                          | 4 a V                                                      | 76 x 67                                                                            | 1216                                                        |
|               | HF             | 1966                          | 4 a V                                                      | 76 x 67                                                                            | 1216                                                        |
|               | Rallye 1,3     | 1967                          | 4 a V                                                      | 77 x 69,7                                                                          | 1298                                                        |
|               | Rallye HF 1,3  | 1967                          | 4 a V                                                      | 77 x 69,7                                                                          | 1298                                                        |
|               | Sport 1,3      | 1967                          | 4 a V                                                      | 77 x 69,7                                                                          | 1298                                                        |
|               | HF 1600        | 1969                          | 4 a V                                                      | 82 x 75                                                                            | 1584                                                        |
| DELTA         | 1500           | 1979                          | 4 in linea                                                 | 86,4 x 63,9                                                                        | 1498                                                        |
|               | 1300 (5 m/4 m) | 1979                          | 4 in linea                                                 | 86,4 x 55,5                                                                        | 1301                                                        |

Legenda  
berlina, berline, sedan, Limousine  
autotelaio, châssis, chassis, Fahrwerk  
in linea, en ligne, in-line, in Reihe  
posteriore, AR, rear, hinten  
anteriore, AV, front, vorn

| potenza max a giri/l'<br>puissance maxi à tr/mn<br>max. power at rpm<br>Höchstleistung bei U/min<br>CV - ch - HP - PS (DIN) | trasmissione<br>transmission<br>Kraftübertragung | cambio<br>boîte de vitesses<br>gearbox<br>Getriebe | passo<br>empattement<br>wheelbase<br>Radstand<br>mm | carreggiate ant/post<br>voie AV/AR<br>front/rear track<br>Spurweite vorn/hinten<br>mm | lunghezza/larghezza<br>longueur/largeur<br>length/width<br>Länge/Breite<br>mm | peso<br>poids<br>weight<br>Gewicht<br>kg | velocità max<br>vitesse maxi<br>max speed<br>Höchstgeschwindigkeit<br>km/h | consumo<br>consommation<br>fuel consumption<br>Kraftstoffverbrauch<br>l/100 km |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 35/4000                                                                                                                     | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2650                                                | 1196/1210                                                                             | 4000/1450                                                                     | 780                                      | 102                                                                        | 10+11                                                                          |
| 47,8/4300                                                                                                                   | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2750                                                | 1236/1266                                                                             | 3955/1470                                                                     | 788                                      | 127                                                                        | 10                                                                             |
| 47,8/4300                                                                                                                   | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2850                                                | 1236/1266                                                                             | —                                                                             | —                                        | 114                                                                        | 11+12                                                                          |
| 48/4300                                                                                                                     | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2750                                                | 1262/1292                                                                             | 3930/1500                                                                     | 900                                      | 126                                                                        | 10                                                                             |
| 48/4300                                                                                                                     | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2850                                                | 1262/1292                                                                             | —                                                                             | —                                        | 113                                                                        | 11                                                                             |
| 28,8/4600                                                                                                                   | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2440                                                | 1162/1180                                                                             | 3615/1380                                                                     | 750                                      | 108                                                                        | 7,5                                                                            |
| 28,8/4600                                                                                                                   | posteriore                                       | 5+RM                                               | 2440                                                | 1162/1180                                                                             | 3615/1380                                                                     | 750                                      | 108                                                                        | 7,5                                                                            |
| 37,5/4800                                                                                                                   | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2480                                                | 1178/1182                                                                             | 3865/1420                                                                     | 810                                      | 120                                                                        | 8                                                                              |
| 43/4800                                                                                                                     | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2510                                                | 1178/1182                                                                             | 4010/1420                                                                     | 810                                      | 128                                                                        | 8                                                                              |
| 48/4900                                                                                                                     | posteriore                                       | 4+RM                                               | 2510                                                | 1180/1182                                                                             | 4020/1480                                                                     | 920                                      | 134                                                                        | 8,1                                                                            |
| 58/5800                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2480                                                | 1300/1280                                                                             | 4160/1555                                                                     | 1030                                     | 140                                                                        | 9,2                                                                            |
| 71/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2480                                                | 1300/1280                                                                             | 4110/1555                                                                     | 1030                                     | 147                                                                        | 8,3                                                                            |
| 80/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2480                                                | 1300/1280                                                                             | 4110/1555                                                                     | 1030                                     | 152                                                                        | 8,6                                                                            |
| 80/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2480                                                | 1300/1280                                                                             | 4110/1555                                                                     | 1030                                     | 152                                                                        | 8,6                                                                            |
| 87/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2480                                                | 1300/1280                                                                             | 4110/1555                                                                     | 1045                                     | 161                                                                        | 8,8                                                                            |
| 87/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 5+RM (1970)                                        | 2500                                                | 1300/1280                                                                             | 4155/1555                                                                     | 1060                                     | 162                                                                        | 8,8                                                                            |
| 80/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2330                                                | 1300/1280                                                                             | 3975/1555                                                                     | 950                                      | 160                                                                        | 8,5                                                                            |
| 90/6200                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2330                                                | 1300/1280                                                                             | 3935/1555                                                                     | 825                                      | 170                                                                        | 9,2                                                                            |
| 87/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2330                                                | 1300/1280                                                                             | 3975/1555                                                                     | 925                                      | 168                                                                        | 8,8                                                                            |
| 101/6000                                                                                                                    | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2330                                                | 1300/1280                                                                             | 3935/1555                                                                     | 825                                      | 174                                                                        | 8,9                                                                            |
| 87/6000                                                                                                                     | anteriore                                        | 4+RM                                               | 2330                                                | 1300/1280                                                                             | 4090/1570                                                                     | 915                                      | 176                                                                        | 8,4                                                                            |
| 115/6000                                                                                                                    | anteriore                                        | 5+RM                                               | 2330                                                | 1390/1335                                                                             | 3935/1570                                                                     | 850                                      | 180                                                                        | 10,8                                                                           |
| 85/5800                                                                                                                     | anteriore                                        | 5+RM                                               | 2475                                                | 1400/1400                                                                             | 3885/1620                                                                     | 975                                      | oltre 160                                                                  | 8,4                                                                            |
| 75/5800                                                                                                                     | anteriore                                        | 5 e 4+RM                                           | 2475                                                | 1400/1400                                                                             | 3885/1620                                                                     | 970/955                                  | oltre 155 (in IV)                                                          | 7,8/8,6                                                                        |

Lancia Pubbliche Relazioni - N° 88799026 - 9/79

Printed in Italy

Grafica:

Emmerre Bologna

Stampa:

G. Zeppegno Torino



