

epoCAUTO

€ 3,50

In caso di mancato recapito, inviare CMP 8010/GNA per la restituzione al mittente che si impegna a versare la donata tassa.

PORTOGALLO GERMANIA € 9,95
CONT. € 7,95 BELGIO € 8,95
SVIZZERA CT. 8,00 CHF SPAGNA € 7,95

GOLF Nozze d'oro PRIMA SERIE



PANDAMBULANZA
PICCOLA MA COMPLETA

LANCIA DILAMBDA
L'INTERCONTINENTALE

JAGUAR XJ-S
LA ZAMPATA DEL GIAGUARO



Berlina e Tourer
ROVER 75

Dai rimorchi ai ciclomotori
MOTO VIBERTI VI-VI

Quando la forma conta:
COEFFICIENTE CX

Mensile - Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB - Filiale di Bologna



Mensile fondato da:
Maurizio Tabucchi e Enzo Cimatti

Direttore responsabile:
Fiodor Benini

Impaginazione e grafica:
Mara Cimatti, Susi Ravaoli

Pubblicità: Fiodor Benini
pubblicita@epocauto.it

Amministrazione - Pubblicità
Abbonamenti:
Edizioni C&C srl
Via Naviglio 37/2, 48018 Faenza (RA)
Tel. 0546/22112 - Fax 0546/662046
epocauto@epocauto.it
www.epocauto.it

Arretrati: 6,00 euro (pag. anticipato)
sul CCP n. 12099487
IBAN: IT43 U076 0113 1000 0001 2099 487
BIC: BPPITRRXXX
intestato a Edizioni C&C srl

Abbonamenti: Raffaella Mingazzini
abbonamenti@epocauto.it

Italia: € 35,00 - Versione digitale € 20,00
Italia: cartaceo + digitale € 45,00
Europa: cartaceo + digitale € 75,00
Africa, America, Asia:
Cartaceo + digitale € 95,00

Distributore per l'Italia e Estero:
SODIP s.r.l.

Via Bettola 18
20092 Cinisello Balsamo (MI)
Tel. +3902/66030400
Fax +3902/66030269
e-mail: sies@sodip.it
www.sodip.it

epocAuto è distribuita nei seguenti
Paesi: Belgio - Germania - Portogallo
Spagna - Svizzera - Francia

Registr. al tribunale:
1309/07 del 17-12-2007
Iscrizione al ROC n. 7617 del 31/11/01

Stampa: Union Printing spa

Questo periodico è aperto a quanti desiderino collaborarvi ai sensi dell'art. 21 della Costituzione della Repubblica Italiana. La pubblicazione degli scritti nelle rubriche "Anteprime/Manifestazioni" è subordinata all'insindacabile giudizio della Redazione; in ogni caso, non costituisce alcun rapporto di collaborazione con la testata e, quindi, deve intendersi prestata a titolo gratuito. Notizie, articoli, fotografie, composizioni artistiche e materiali redazionali inviati al giornale, anche se non pubblicati, non vengono restituiti.

SOMMARIO



NEWS	MARCHE SCOMPARSE
Il fotoquiz di epocauto Attualità - Notizie - Dai Club 2	Siata Tuttofare 26 di Nino Balestra
"F", COME CAMPIONE Luigi Fagioli 4 di Giuseppe Valerio illustrazioni di Gabriele Guidetti	PANDA AMBULANZA Trasformista di natura 28 di Alberto Di Grazia
TECNICA Carburatore a depressione 6 di Maurizio Schifano	MOTO VIBERTI Vi-Vi La promessa mancata 34 di Eugenio Maffei
LANCIA DILAMBDA Giro del mondo in Dilambda 8 di Elvio Deganello	JAGUAR XJ-S Gattone da pista 38 di Paolo Ferrini
GOLF PRIMA SERIE Cinquant'anni fa, la Golf 14 di Michele Di Mauro	COEFFICIENTE CX L'importanza della forma 42 di Marco Giachi
EA 276 VERSUS GOLF Mamma... come era brutta 19 di Elvio Deganello	FORMULA UNO Prima di Hamilton? C'era Pironi 44 di Giuseppe Valerio
ROVER 75 British style in salsa bavarese 20 di Vittorio Falzoni Gallerani	Iniziative & Anteprime 46
	Cronache ed eventi 48
	Rubrica Legale 52
	Annunci di compravendita 53

epocauto@epocauto.it
www.epocauto.it

Per la pubblicità su epocAuto contattare
la redazione al numero 0546.22112
pubblicita@epocauto.it

ACQUISTA EPOCAUTO SEMPRE NELLA STESSA EDICOLA
oppure **ABBONATI**, trovi le offerte a pagina 50

PROSSIMO NUMERO IN USCITA IL 1° APRILE



La Dilambda del Museo Nicolis è carrozzata sedanca de ville da Castagna nel 1930 e rappresenta al meglio il filone delle carrozzerie formali su quest'autotelaio.

GIRO DEL MONDO IN DILAMBDA



Nel 1926 Vincenzo Lancia ha avviato il progetto 220 relativo a un'auto di tre litri di cilindrata da affiancare alla riuscitissima Lambda, quando un uomo d'affari americano gli prospetta di realizzare un modello che la Lancia Motors of America Inc., una società creata allo scopo, costruirà in 20 esemplari giornalieri con motori e cambi provenienti dall'Italia. Le prospettive dell'affare sembrano buone e Vincenzo Lancia dirotta gli studi della 220 sulla versione per gli USA. Per accontentare l'interlocutore, eleva la cilindrata a 4,3 litri e permette all'americano di intromettersi nella progettazione con petulanti richieste di modifiche che indispettiscono i suoi tecnici. L'americano chiede inoltre una decina di esemplari completi di carrozzerie di lusso da presentare alla clientela americana con adeguata solennità. Lancia accetta anche questa richiesta. Alla fine del 1927 i 10 esemplari con carrozzerie di lusso sono pronti e Vincenzo Lancia s'imbarca sulla nave che li trasporta negli Stati Uniti. Quando è a New York da qualche giorno, Lancia ha il presentimento di una fregatura perché gli americani accampano mille scuse per non pagare le dieci auto in attesa di sdoganamento sul molo. Il

sospetto del raggiro diventa certezza quando la tardiva richiesta d'informazioni sulla Lancia Motors of America Inc. rivela che la società è stata creata da alcuni faccendieri per raccogliere un milione di dollari emettendo obbligazioni azionarie con l'idea di darsi alla fuga dopo avere consegnato qualche esemplare. Lancia torna subito in Italia. Poco dopo, sbrigata le complesse formalità doganali per annullare l'esportazione, tornano in patria anche i prototipi. Sfumato l'affare americano, Lancia adatta la 220 agli altri mercati riducendo la cilindrata a 3960 cc, ma conservando l'architettura del motore con otto cilindri a V di 24° che è un brevetto Lancia.

Albero a camme in testa

Fra le peculiarità del V8 ricordiamo l'originale distribuzione con l'albero a camme in testa che rimane in posizione anche togliendo la testata; il circuito di raffreddamento controllato da un termostato che apre e chiude una persiana sul radiatore; il filtro dell'olio autopulente a dischi; il carburatore Zenith a doppio corpo di scuola americana e la lunga catena tripla che muove la pompa dell'acqua, la ventola, lo spinterogeno, la pompa dell'olio, la dinamo e traina pure la catena secondaria che muove l'albero a camme. L'intervento principale per adattare il telaio con i longheroni di lamiera scatolata è l'irrobustimento ottenuto disponendo il serbatoio del carburante a chiusura della parte posteriore della struttura e, dopo i primi esemplari, la sostituzione delle traverse tubolari con una crociera a X di lamiera scatolata come i longheroni. Le sospensioni anteriori conservano lo schema a ruote indipendenti con il tipico schema

Concepita per il mercato USA, la Lancia Dilambda diventa una star sugli altri mercati. L'acquistano i migliori clienti e la vestono i migliori carrozzieri di tre continenti



Una rara immagine di una Lancia tipo 220 per gli Stati Uniti (si riconosce dalla guida a sinistra). Sulle ceneri di questo sfortunato modello nascerà la Dilambda.



L'elegante Dilambda carrozzata Pinin Farina che sfila nel XXIV Concorso d'Eleganza di Montecarlo mostra la vocazione internazionale del modello.



La Dilambda carrozzata sedan de ville dall'ungherese Magy Geza di Budapest per il conte István Bethlen all'epoca primo ministro dell'Ungheria.



Al ritorno in Europa, la coupé sul telaio # 27-365 è stata attribuita a Castagna, ma le linee estranee allo stile europeo sono degli australiani Martin & King.



La Dilambda del 1929 tourer (torpedo in italiano) carrozzata dall'inglese Corsica con l'abituale elegante asciuttezza che caratterizza le sue realizzazioni.

Lancia concettualmente simile a quello della Lambda, mentre quelle posteriori sfoggiano la raffinatezza delle articolazioni su cuscinetti ad aghi fissate alla parte rigida con l'interposizione di giunti con l'anima di gomma, i così detti silent-block, che evitano il propagarsi delle vibrazioni dalle parti mobili a contatto con la strada alle parti fisse, aumentando il confort di marcia. Il modello denominato Dilambda, debutta al Salone di Parigi nell'autunno 1929 e, con la cilindrata di quasi quattro litri e la potenza di 100 CV, entra subito nel rarefatto empireo delle auto più esclusive d'Europa accanto alle Rolls Royce, alle Delaha-

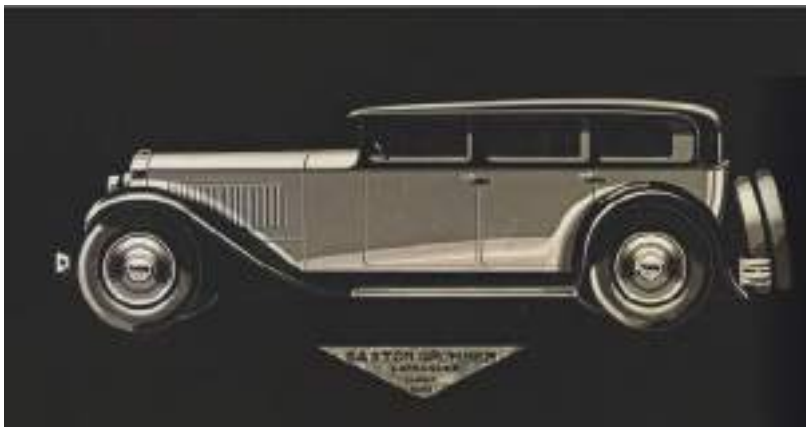


Una delle numerose Dilambda carrozzate dall'inglese Carlton Carriage Co. In questo caso si tratta di una drophead coupé (in italiano cabriolet) allestita nel 1930.

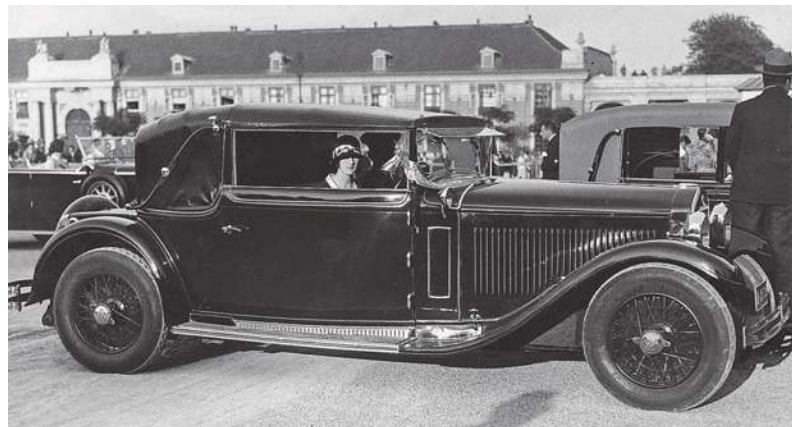
Produzione Lancia Dilambda

Modello	Anni	Esemplari
227 I serie	1928-1931	879
229 I serie	1931	225
227 II serie	1931	107
229 II serie	1931-1933	193
232	1933-1935	281

Totale 1928-1931 1.685



Il figurino della Lancia Dilambda Limousine carrozzata dal francese Gaston Grümmer nel 1930 con un insolito tetto basso che slancia le linee.



La cabriolet carrozzata dal tedesco Neuss fotografata nel 1930 al Concorso d'Eleganza di Vienna dove con Richard Weining ha vinto un premio d'eccellenza.



Una Dilambda cabriolet realizzata da Castagna nel 1931 con i cerchi gialli e la fascia nera sul cofano, un accostamento cromatico d'effetto che esalta il modellato.



Una faux cabriolet piuttosto tradizionale carrozzata dal francese Marcel Pourtout nel 1932 prima del rinnovamento dello stile portato da Georges Paulin.



Una phaethon Stabilimenti Farina al Concorso d'Eleganza di Villa Olmo nel 1932. Le Dilambda frequentavano i maggiori concorsi d'eleganza internazionali.

DATI TECNICI Lancia Dilambda

Motore

Tipo 81 anteriore longitudinale (seconda serie tipo 81 A) - 8 cilindri a V di 24° - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Alesaggio x corsa 79,37 mm x 100 mm - Cilindrata totale 3960 cc - Rapporto di compressione 5,25:1 - Valvole in testa, albero a camme in testa, bilancieri - Un carburatore Zenith 105 DC - Spinterogeno Bosch VF85 - Potenza massima 100 Cv a 4000 giri/min - Impianto elettrico 12V, due batterie per 75 Ah

Trasmissione

Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità + Rm - Trazione posteriore

Corpo vettura

Telaio longheroni e traverse a X con serbatoio a chiusura della parte posteriore - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti con schema Lancia - Sospensioni posteriori ad assale rigido con balestre semiellittiche e ammortizzatori tipo Hartford - Freni meccanici a tamburo (con servofreno Dewandre nella seconda serie) - Freno a mano meccanico sulle ruote posteriori Pneumatici 16-50 (16-45 nella seconda serie) - Sterzo a vite e ruota - Passo 3480 mm (modelli 227), 3290 mm (modelli 229), 3475 mm (modelli 232) - Carreggiata anteriore 1463 mm - Carreggiata posteriore 1440 mm - Peso autotelaio da 1210 kg a 2.150 kg secondo il passo e la serie.

Prestazioni

Velocità massima 120-130 km/h secondo i tipi di carrozzeria - Consumo 18-19 Litri/100 km - Pendenza massima superabile 22%-24% secondo i tipi di carrozzeria.

La Berlina Speciale Pinin Farina che sfila nel Concorso di Villa Olmo 1932 mostra le prime tendenze verso le linee tese all'indietro e i raccordi arrotondati.





Nel 1932 la Dilambda firmata Gangloff Geneve, grazie alla robustezza del telaio, risolve le difficili criticità strutturali delle carrozzerie cabriolet a quattro porte. A destra, fedele alla costruzione con il sistema Weymann, questa berlina sport dell'inglese H.J. Mulliner mostra la particolarità delle pedane singole.

La torpeda sport di Viotti sul telaio # 232-540 del 1932 ha linee simili a quelle, più fluenti, che Castagna mostra in un'altra Dilambda e in un'Astura.



ye e alle Mercedes. Nonostante la crisi innescata dal crollo della borsa di Wall Street la Dilambda riesce a ritagliarsi il suo spazio nel mercato delle auto di lusso grazie alle eccezionali qualità, fra le quali vi sono le prestazioni, la silenziosità, la maneggevolezza inimmaginabile in un'auto di quelle dimensioni, la dolcezza della guida aiutata dalla grande coppia motrice ai bassi regimi e la fenomenale frenata garantita da quattro grandi tamburi d'alluminio con fasce interne d'acciaio.

Berline, torpeda e fuoriserie

La Lancia fornisce direttamente alla clientela solo le Dilambda nelle versioni berlina e torpeda, men-

tre affida ai carrozzieri specializzati l'allestimento delle fuoriserie che assecondano i capricci della clientela più facoltosa di mezzo mondo. Fra i maestri dello stile che fanno a gara per vestire l'importante autotelaio non ci sono solo italiani, ma anche francesi, inglesi, tedeschi, belgi, cecoslovacchi, ungheresi, portoghesi, americani e perfino australiani che realizzano sia carrozzerie formali come le berline royal, le brougham, le landaulet, le limousine e le sedan de ville, sia carrozzerie sportive come cabriolet, spider, coupé e faux cabriolet, tutte di eccezionale bellezza, che si distinguono nei più importanti concorsi d'eleganza del mondo. A titolo di curiosità ricordiamo che è proprio una Dilambda la prima fuoriserie realizzata da "Pinin" Farina

quando si separa dai fratelli e che è suo il suggerimento di realizzare le cornici dei fari a tricuspide in analogia con lo stemma della Lancia. Alla Dilambda prima serie prodotta prevalentemente nella versione con il passo di 3480 (sigla di fabbrica 227), nel 1931 segue la seconda serie nella quale sono possibili il passo corto di 3290 mm (sigla 229) e il passo di 3475 mm (sigla 232). La modifica più appariscente nel motore riguarda la ventola del raffreddamento con un giunto che le consente di girare in folle se un corpo estraneo si infila fra le pale, mentre nell'autotelaio l'impianto frenante è reso ancora più efficiente con un servofreno a depressione tipo Dewandre. Dal punto di vista estetico gli esemplari della seconda serie sarebbero riconoscibili per il trattamento

I PRINCIPALI CARROZZIERI DELLE LANCIA DILAMBDA

L'elenco che segue potrebbe essere incompleto perché comprende solo i 42 autori delle fuoriserie delle quali è rimasta traccia negli esemplari esistenti, nelle foto o nelle descrizioni della stampa dell'epoca.

Carrozziere	Nazionalità
Abbot	Gran Bretagna
Arnold	Gran Bretagna
Auer	Germania
Baker	Gran Bretagna
Boneschi	Italia
Buhne	Germania
Carton Carriage	Gran Bretagna
Castagna	Italia
Corsica	Gran Bretagna
De Villars	Francia
Drauz	Germania
Eerdman & Rossi	Germania
Gangloff	Francia
Gaston Grummer	Francia
Ghia	Italia
H.J. Mulliner	Gran Bretagna
Keibl	Austria
James Flood	Australia
Jensen & son	Gran Bretagna
LeBaron	USA
Martin & King	Australia
Million Guyet	Francia
Moderna	Italia
Murpy	USA
Murteira	Portogallo
Nagy Géza	Ungheria
Neuss	Germania
Offord & sons	Gran Bretagna
Petera	Cecoslovacchia
Pinin Farina	Italia
Pourtout	Francia
Sala	Italia
Sodomka	Cecoslovacchia
Spinnewin	Francia
Stabilimenti Farina	Italia
Touring	Italia
Vanden Plas	Gran Bretagna
Vesters & Neirinck	Belgio
Weymann	Gran Bretagna
Viotti	Italia
Voll & Ruhrbeck	Germania
Zupka Lajos	Ungheria



Un dinamica Dilambda Pinin Farina del 1934 con la calandra inclinata e rastremata. Il confronto con i modelli del 1931 mostra i progressi nello stile.



La Dilambda telaio # 29-1199 carrozzata Landaulet da Boneschi nel 1935 evidenzia che la moda "aerodinamica" coinvolge ormai anche le carrozzerie formali.

della calandra con persiane verticali, ma questa non è una regola perché la maggioranza degli autotelaio della seconda serie è vestita dai carrozzieri che spesso trattano la calandra a loro piacimento, per esempio inclinandola e rastremandola.

Mutamenti di stile

Le Dilambda carrozzate contribuiscono all'evolversi del design automobilistico aprendo il periodo di forti mutamenti nel quale l'architettura delle carrozzerie passa dalle linee rigorosamente verticalizzate, parenti delle carrozze, alle linee più morbide, arrotondate e inclinate all'indietro che segnano i primi passi delle idee dalle quali si

sviluppano le linee "aerodinamiche" delle automobili della seconda metà degli anni Trenta. La Lancia Dilambda rimane in produzione fino al 1935, negli ultimi anni è costruita solo nella versione autotelaio per i carrozzieri che proprio in questo periodo realizzano le loro proposte più ardite. Un breve inciso nella storia della Dilambda riguarda la carriera sportiva che comprende, la partecipazione ai grandi raid nei Paesi dell'Est, il 21° posto assoluto di E. Giacosa-G. Storari nella Mille Miglia del 1931, del 27° di C. Carini-B. Scesa nella Mille Miglia del 1932, dove il concessionario Lancia di Como Ermenegildo "Gildo" Strazza e il collaudatore della Lancia Luigi Gismondi si classificano ottavi assoluti con una Lambda Special dotata di

un motore 8V Dilambda maggiorato a 4277 cc. L'anno dopo con la stessa "Special" rinominata Dilambda, lo stesso equipaggio si classifica 11° nella VII Mille Miglia. Lo stesso "Gildo" Strazza gareggia poi con la Dilambda Special in alcune gare in salita e infine emigra in

Africa Orientale italiana dopo avere perso al gioco tutto ciò che aveva, compresa la concessionaria. Probabilmente la Dilambda da corsa riemersa recentemente in Eritrea piuttosto modificata era la sua. ▀



Al via della Corsa allo Stelvio il 28 agosto 1934 vediamo la Special di "Gildo" Strazza con il motore Dilambda di 4277 cc su un telaio Lambda modificato.



La Dilambda Special ritrovata in Eritrea potrebbe essere quella di "Gildo" Strazza con le modifiche apportate in Africa durante gli anni delle corse.