



Emissione di un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica “le Eccellenze del sistema produttivo ed economico” dedicato alla Lancia Lambda, nel centenario della commercializzazione





Poste Italiane comunica che il Ministero dello Sviluppo Economico ha emesso, il giorno 22 ottobre 2022, un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica “le Eccellenze del sistema produttivo ed economico” dedicato alla Lancia Lambda, nel centenario della commercializzazione, tariffa B.

Il francobollo è stampato dall’Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia, su carta bianca, patinata neutra, autoadesiva, non fluorescente;

grammatura: 90 g/mq;

supporto: carta bianca, Kraft monosiliconata da 80 g/mq;

adesivo: tipo acrilico ad acqua, distribuito in quantità di 20 g/mq (secco);

formato carta e formato stampa: 40 x 30 mm;

formato tracciatura: 46 x 37 mm;

dentellatura: 11 effettuata con fustellatura;

colori: cinque;

tiratura: cinquecentomilatrecenti esemplari;

foglio: ventisette francobolli.

La vignetta riproduce un esemplare della prima serie della Lancia Lambda su cui spicca, in alto a destra, il logo della Lancia.

Completano il francobollo la legenda “LANCIA LAMBDA 1922”, la scritta “ITALIA” e l’indicazione tariffaria “B”.

Bozzetto: a cura del Lancia Club di Torino e ottimizzato dal Centro Filatelico della Direzione Operativa dell’Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

Note: la fotografia raffigurante la Lancia Lambda è stata riprodotta su gentile concessione di Bartolomeo Falzone Amministratore della Società Official Photographer Srls; l’auto d’epoca della Lancia Lambda è stata riprodotta su gentile concessione del proprietario Joachim Grieser; il logo della Lancia è stato riprodotto su gentile concessione di FCA Group Marketing S.p.A.

Caratteristiche del chiudilettera

Il foglio contiene diciotto chiudilettera, in cui sono assenti la scritta “ITALIA” e il valore facciale, che riproducono ognuno un’opera pittorica di Massimo Grandi raffigurante un esemplare della prima serie della Lancia Lambda; in alto, a sinistra, campeggia la legenda “LANCIA LAMBDA 1922” e, a destra, è riprodotto il logo della Lancia.

Posizionati nelle colonne di sinistra e destra a delimitare i francobolli, presentano le medesime caratteristiche tecniche del francobollo, compresa la tracciatura, a eccezione dei seguenti dati:

tiratura: trecentotrentatremilatrecentoquarantadue esemplari;



formato carta: 40 x 30 mm;
formato stampa: 36 x 26 mm.

Roma, 22 ottobre 2022.

Corporate Affairs - Filatelia
Fabio Gregori

* * *

La Lancia Lambda, presentata da Vincenzo Lancia al Salone di Parigi del 1922, è stata uno dei punti di riferimento della produzione automobilistica mondiale, le sue soluzioni innovative e rivoluzionarie, la ponevano all'avanguardia anticipando di circa 20 anni tutte le altre auto: carrozzeria monoscocca senza telaio che abbassa il baricentro; sospensioni anteriori indipendenti che le conferivano un'ottima tenuta di strada; il motore 4 cilindri a V stretto con albero a camme in testa le consentiva di avere una potenza specifica elevata per l'epoca; freni molto efficienti sono sulle 4 ruote, particolarità non così scontata all'epoca. La Lambda è stata un grande successo commerciale per la casa torinese ed è stata costruita in 9 serie, la prima serie verrà consegnata nel Febbraio 1923 e l'ultima nel Settembre 1931 per un totale di 12.998 esemplari. Le prime 6 serie avevano una cilindrata di 2.120 cc. (motore tipo 67) con 50 CV di potenza a 3.000 giri/min., cambio a 3 marce fino alla 4ª serie e 4 marce a partire dalla serie successiva.

Le prime 5 serie sono state fabbricate direttamente dalla Lancia con carrozzeria Torpedo oppure Ballon e solo il carrozziere Mario Casaro ha trasformato alcuni esemplari in roadster. A partire dalla 6ª serie era disponibile una piattaforma destinata ai carrozzieri con interasse di misure diverse per soddisfare le esigenze della clientela. Questa agevolazione ha favorito la diffusione di carrozzerie fuoriserie ed almeno 30 carrozzieri si sono cimentati nella produzione di Lambda con caratteristiche particolari. La 7ª serie montava il motore tipo 78 con le candele montate sulla testa del cilindro e 2.375 cc. di cubatura, con 59,4 CV a 3.250 giri/min. mentre nelle ultime due serie – 8ª e 9ª – la cilindrata sale a 2.569 cc. con 69 CV di potenza a 3.500 giri/min.. Questi aumenti di potenza erano motivati non solo per migliorare le buone prestazioni della Lambda – 120 km/ora di velocità massima – ma anche per compensare il maggior peso delle carrozzerie speciali dei fornitori esterni.

Per rendersi conto del progresso tecnico della Lancia rispetto agli altri costruttori, è necessario sottolineare che i due maggiori concorrenti nazionali hanno prodotto la loro prima carrozzeria portante solo nel 1950, ben 28 anni dopo. L'altro elemento tecnico di



spicco erano le sospensioni indipendenti a cannocchiale (sliding pillar) che sono state utilizzate dalla Lancia fino al 1958 sull'Aurelia. Il motore 4 cilindri a V stretto è proseguito con vari aggiornamenti fino al 1976, ultimo anno di produzione della Fulvia 3 coupé. Vincenzo Lancia era molto orgoglioso della sua creatura e si racconta che nel traffico stradale londinese era molto apprezzata per i suoi freni e la polizia inglese commentava spesso una frenata efficiente dicendo: "frena come una Lambda!" Il prestigio e l'affidabilità della Lambda hanno coinvolto i personaggi più in vista dell'epoca come il compositore Giacomo Puccini con una Torpedo 8ª serie, il direttore d'orchestra Arturo Toscanini con una 8ª serie Stabilimenti Farina e la Contessa Maria Wenckheim con una 8ª serie Sport Cabriolet Armbruster di Vienna.

Con la nascita della Lambda, Vincenzo Lancia implementa gli spazi di produzione con uno stabilimento portato a 69.000 mq nel 1927 ma soprattutto modificando i metodi di lavoro, con modernissime macchine utensili ed un'organizzazione che esalta l'efficienza. Di pari passo, si è evoluta l'organizzazione di vendita con informazioni pubblicitarie più raffinate e dedicate a target culturalmente interessanti. Il libretto di manutenzione per il Sol Levante era disponibile in giapponese e, per le ultime 3 serie, il catalogo dei ricambi era stampato in 4 lingue (italiano, francese, inglese e tedesco). Tenuto conto della buona tenuta di strada, prestazioni ed affidabilità del motore insieme alla leggerezza della carrozzeria la Lambda fu molto presto usata per eventi sportivi. Vincenzo Lancia non faceva correre ufficialmente le sue macchine, tuttavia, per una nuova gara automobilistica nazionale, la Mille Miglia del 1927, schierò 6 esemplari con telaio tipo 218. Il team Strazza Varallo ottenne il 4° posto assoluto e il 1° nella classe fino a 3.000. Nel 1928, la Lambda 8ª serie dello stesso team ha raggiunto il 3° posto assoluto e 1° di classe. Il palmarès sportivo più significativo è quello di Ermenegildo Strazza che dal 1925 al 1934 ha vinto numerose gare e ottenuto diversi podi. A conferma della qualità di progettazione e dell'apprezzamento avuto in tutto il mondo nel registro LWR, ai nostri giorni, si contano 425 esemplari di cui solo 113 in Italia, tutti ancora funzionanti e protagonisti nelle manifestazioni, come quelli arrivati al 2° e 3° posto nella Mille Miglia rievocativa del 2021.

Il centenario della presentazione della Lambda coincide con il 50° del Lancia Club, nato dalla volontà di appassionati del marchio Lancia che, insieme alla casa madre, hanno radunato in esso i più affezionati e convinti Lancisti. A questo club si ascrivono le tante iniziative che, anno dopo anno, mantengono viva la storia di uno dei marchi più amati e la conservazione del Registro Lancia fra gli estimatori. Storia di evoluzione tecnica, stile, eleganza, successi sportivi, in uno, Classe Lancia "essere non apparire", queste le nostre linee guida.

Peppino Stancati
Presidente del Lancia Club