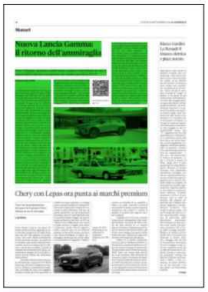
Nuova Lancia Gamma: il ritorno dell'ammiraglia

Il Suv Elegante, prodotto a Melfi in due varianti: mild-hybrid da 145 CV oppure 100% elettrico con potenze che variano dai 230 ai 375 CV

Tommaso Giacomelli

Un'af0fascinante tradizione che dura da più di un secolo, quella di Lancia e l'alfabeto greco. Nel 1908 la 12 HP, la vettura d'esordio della Casa torinese, prese il nome di Alfa, la prima lettera dell'alfabeto e il principio di ogni cosa. Fu l'inizio di un'avventura gloriosa che ha permesso all'azienda fondata da Vincenzo Lancia di toccare vette straordinarie nel campo dell'automobile. Alcune vetture leggendarie di questa prestigiosa casata hanno indossato con orgoglio una lettera dell'antico alfabeto. Come non ricordare la Delta, autentica regina dei rally, la Lambda, considerata la prima auto moderna, la Beta, la Kappa, o la Ypsilon che ancora adesso è un pilastro della famiglia Lancia. Una famiglia che si è recentemente allargata, riabbracciando un nome che attinge alle pagine del passato: Gamma. Mostrata in anteprima al Salone dell'Auto di Torino e presentata con tutti gli onori del caso alle porte del Mimit, l'ultima nata del marchio italiano è un modello ambizioso e di taglio premium. La nuova Gamma è una vettura moderna, un SUV elegante e con soluzioni di design assolutamente fuori dal coro. Un po' come la sua antenata che fece il suo esordio sotto ai riflettori del Salone di Ginevra del 1976, lasciando di stucco tutti gli osservatori grazie alla sua linea anticonvenzionale: due volumi e coda con taglio netto. Oggi l'avremmo chiamata fastback, ma all'epoca questo concetto era del tutto ignoto. Sotto al cofano invece agivano dei motori boxer - 2.0 litri da 120 CV o 2.5 litri da 140 CV - corposi e carismatici. Al fianco della versione berlina venne prodotta anche un'affascinante Coupé firmata da Aldo Brovarone per Pininfarina, considerata come una delle auto più seducenti di ogni epoca. Tornando al presente, la novella Gamma – come afferma il gruppo Stellantis – ha il compito di rispolverare la grande tradizione delle signorili ammiraglie Lancia, anche se stavolta si hanno le ruote alte come impone la legge dei SUV. Ciò che non è cambiato, e che si lega alla Gamma di cinquant'anni fa, è la voglia di essere originali e di stupire il pubblico. La nuova Gamma si distingue per una linea particolare, da SUV-Coupé, come ci ricordano l'arco del tetto discendente e il lunotto posteriore molto inclinato. Sempre nella parte posteriore troviamo delle alette che integrano idealmente i flussi aerodinamici e strizzano l'occhio alle veneziane della mitica Beta HPE. Il frontale, invece, mutua alcuni dei suoi tratti dalla recente Ypsilon, compreso il motivo a calice. Salendo a bordo c'è tutta quella ricercatezza e raffinatezza, tanto nei materiali quanto nei dettagli, che da sempre hanno esaltato le Lancia di alta fascia. Proprio come la vecchia Gamma. Il filo rosso tra ieri e oggi si potrebbe interrompere qui, anche perché come opzioni tra i motori non ci possono essere i boxer della tradizione. Lancia, infatti, ha scelto due varianti: mild-hybrid da 145 CV oppure 100% elettrica con potenze che variano dai 230 ai 375 CV (quest'ultima con trazione integrale).



Articolo stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile





Articolo stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile